

Kollektivtrafikens betydelse för jämlikheten i Skåne

The importance of public transportation for equality in Scania

Milma Danielsson



Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

Alnarp 2016

Kollektivtrafikens betydelse för jämlikheten i Skåne

The importance of public transportation for equality in Scania

Milma Danielsson

Handledare: Anna Petersson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Btr handledare: Malin Aparicio, Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering

Examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Btr examinator: Mats Gyllin, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0760

Ämne: Landskapsarkitektur

Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och år: juni 2016

Omslagsbild: Göran Karlsson, 2016

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: hållbar utveckling, social hållbarhet, jämlikhet, kollektivtrafik, regionförstoring, kollektivtrafikplanering, jämställdhet, diskriminering, sociala konsekvensanalyser.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Sammanfattning

Hållbar utveckling handlar om att utveckling sker på ett sätt som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling delas in i tre aspekter, ekonomisk-, ekologisk- och social hållbarhet. De ekonomiska aspekterna tas ofta tillvara, men det är inte lika ofta som de sociala och ekologiska aspekterna tas i beaktning. De ekologiska aspekterna tas exempelvis hänsyn till vid upprättandet av miljökonsekvensbeskrivningar, men de sociala aspekterna tas sällan i beräkning. Social hållbarhet handlar bland annat om rättvisa, inkludering och förbud mot diskriminering. Vid planering av mark, vatten och bebyggelse ska en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden främjas enligt Plan- och bygglagen. Kollektivtrafik möjliggör ett jämlikt samhälle då alla människor kan få tillgång till exempelvis arbete, utbildning, rekreation och kulturupplevelser. Tillgång och möjlighet till bland annat arbete, skola, natur och kultur leder till ett socialt hållbart samhälle. Denna uppsats tar upp hur Region Skåne arbetar med jämlikhetsfrågor kopplat till kollektivtrafik, hur social hållbarhet synliggörs i kollektivtrafikplanering och hur man kan arbeta med sociala frågor genom exempelvis konsekvensanalyser. Jag har använt mig av en kvalitativ metod där jag har tittat på hur andra kommuner och regioner har arbetat med konsekvensanalyser samt intervjuat informanter som arbetar med kollektivtrafik och/eller jämlikhet på Region Skåne eller i nära samarbete med Region Skåne. Syftet har varit att hitta ett verktyg som Region Skåne kan använda i det fortsatta arbetet med sociala frågor. Syftet är också att synliggöra de sociala frågorna och lyfta upp dem på agendan. Det finns lagstiftning redan idag som kräver att man ska arbeta med dessa frågor, men det är otydligt hur man arbetar med frågorna i praktiken. Det krävs tydligare direktiv och mer kunskap för att arbeta med jämlikhet kopplat till kollektivtrafikplanering i Skåne. Lagstiftning för upprättande av sociala konsekvensanalyser kan vara en nödvändighet för att implementera de sociala frågorna och ge dem samma ställning som miljöfrågorna har genom miljökonsekvensbeskrivningar.

Abstract

Sustainable development is a development that meets the needs of present generations without compromising the ability of future generations to meet their own needs.

Sustainable development is divided into three aspects, economic, ecological and social sustainability. The economic aspects are often taken into great consideration, thus leaving out the social and ecological aspects, which are not as frequently taken into account. Ecological aspects are considered when planning, e.g. through Environmental Impact Assessments. Social sustainability include equality, inclusion and non-discrimination. According to planning and building legislation, planning must promote equality and good social living conditions. Public transportation promotes an egalitarian society where all members of a society are able to engage in activities of employment, education, recreation and cultural experiences, to name a few. This leads to social sustainability. This paper discusses how Region Skåne works with equality connected to public transportation, how social sustainability in public transport planning are made visible and how to work with social issues through, impact assessments. I have used a qualitative method where I have observed how other municipalities and regions have worked with impact assessments. I have also interviewed respondents working with planning of public transportation and/or equality in Region Skåne or in close cooperation with Region Skåne. The aim of this paper was to find a tool that Region Skåne can use in their further work on social issues. The paper also aims to highlight social issues and raise their importance. There is already a law that obliges planners to work with social issues, but it is unclear how to deal with these issues in practice. More knowledge and clearer instructions are needed to enhance work within equality connected to public transport planning in Scania. Legislation for the establishment of social impact assessments can be a necessity to implement the social issues and giving them the same status as environmental issues have through Environmental Impact Assessments.

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.2. Syfte och avgränsning	8
1.3. Frågeställning	8
2. Metod	8
2.1. Vetenskapsteoretiskt perspektiv	9
2.2. Intervjuer	10
2.3. Kvalitativ ansats - analys av data	11
2.4. Litteraturstudie	13
3. Teori	13
3.1.Hållbar utveckling	13
3.1.1. Ekologisk hållbarhet	15
3.1.2. Ekonomisk hållbarhet	15
3.1.3. Social hållbarhet	16
3.1.3.1. Social hållbarhet i stadsplanering	18
3.2. Jämlikhet	20
3.2.1. Diskriminering	22
3.2.2. Jämställdhet i samhällsplanering	24
3.3 Kollektivtrafik	25
3.4.Regionförstoring	27
4. Resultat	29
4.1 Region Skånes mål	29
4.1.1. Strukturbild för Skåne	33
4.2. Transportpolitiska mål	35
4.2.1. Trafikförsörjningsprogrammet	36
4.2.2 RTI-planen	40
4.3 Konsekvensanalyser	42

4.3.1. Sociala konsekvensanalyser (SKA)	48
4.3.2. Barnkonsekvensanalyser	52
4.3.3. Jämställdhetskonskvensbedömningar	54
4.3.4 Checklistor	57
5. Diskussion & slutsats	59
5.1 Förslag på fortsatt forskning	63
6. Referenser	64
6.1 Muntliga källor	70
6.2 Bildförteckning	70

1. Inledning

Jämlikhet är viktigt för att hela samhället ska må bra. Hälsorelaterade och sociala problem är vanligare i ojämlika länder. Ojämlikhet verkar göra länder socialt dysfunktionella (Wilkinson & Pickett, 2009). Den största ojämlikheten i Sverige är mellan de som arbetar och de som står utanför arbetsmarknaden och inte kan försörja sig. Det är allt fler som står utanför arbetsmarknaden nu än tidigare och Sverige har fortfarande inte hämtat sig från arbetslösheten under 1990-talets inledning. Ungdomsarbetslösheten är stor och framförallt för de ungdomar som inte lyckats få godkända betyg från gymnasiet (Börjesson, 2013). Sysselsättningen i Skåne är den lägsta i Sverige och antalet som gått ut sin gymnasieutbildning ligger under riksgenomsnitt (Region Skåne, 2015a). Skåne är ett tätbefolkat område i ett nationellt perspektiv. Det bor 1,3 miljoner invånare i länet och Skåne är en av Sveriges tre storstadsregioner. I Skåne finns 33 kommuner och cirka 250 tätorter (Region Skåne, 2013). Under de senaste decennierna har den ekonomiska ojämlikheten i världen ökat dramatiskt trots att fattigdomen totalt sett har minskat i världen. I länder som exempelvis Indien och Kina, som har haft en stark tillväxt, har ojämlikheten mellan olika grupper ökat, men även i Sverige ökar de socioekonomiska klyftorna (Silfverberg, 2013). Den sociala ojämlikheten som råder globalt, inom länder och mellan stadsdelar, hotar den sociala hållbarheten. Detta leder också till att den ekologiska och ekonomisk hållbarheten hotas. I förlängningen kan ojämlikhet leda till att hela samhället löses upp (Malmö stad, 2013). Jämlikhet i denna uppsats kommer att avgränsas genom att jag kommer att utgå ifrån de sju diskrimineringsgrunderna.

På den regionala nivån kan Region Skåne påverka den fysiska planeringen i kommuner, men det är ändå till sist kommunerna som har planmonopol. Region Skåne har dock det regionala utvecklingsansvaret och har som uppgift att sköta infrastrukturen i Skåne. Jag har därför valt att undersöka hur man planerar kollektivtrafiken i Skåne ur ett jämlikhetsperspektiv. Kollektivtrafik är viktig ur flera aspekter, de vanligaste orsakerna är att det är ett bättre alternativ för miljön än bilen. Kollektivtrafiken är mer energieffektiv, mindre förorenande och säkrare än bilen (Holmberg, 2008). Men det finns även andra aspekter som bör lyftas fram. Kollektivtrafik är viktig för människors rörlighet. Rörligheten är viktig för att möjliggöra rättvisa. Alla människor har rätt till arbete och en ökad rörlighet ger en större arbetsmarknad. En väl utvecklad kollektivtrafik har en stor betydelse för regionförstoring, som bland annat leder till fler arbetsplatser. Rörligheten ger också en större tillgänglighet till utbildning och vård. Det leder också till att människor har möjlighet att delta i exempelvis föreningar och politiska partier. En välutvecklad och fungerande kollektivtrafik är speciellt viktigt för resursfattiga och kvinnor, eftersom de

använder kollektivtrafik i större omfattning än andra. Vid sämre tillgång på färdmedel i socialt utsatta områden får inte de människorna ta del av de positiva effekterna som regionförstoring kan ge (Spång & Wendegård, 2009). I Boverkets rapport (2010) fastställs att: "Det finns ett behov av att utveckla metoder för att mer systematiskt kunna analysera och beakta sociala konsekvenser i planeringen och för att värdera sådana effekter i förhållande till ekonomiska och miljömässiga effekter." (Boverket, 2010, s. 11). I Plan- och bygglagen står det att det allmänna intresset ska beaktas (SFS 2010:900). Boverket belyser dock att det kan vara svårt för kommuner att visa på det allmänna intresset när det inte finns några verktyg för att visa på de sociala aspekterna (Boverket, 2010).

1.2. Syfte och avgränsning

Syftet är att lyfta social hållbarhet och synliggöra hur man arbetar med social hållbarhet i kollektivtrafikplaneringen på regional nivå i Skåne. Jag har valt att avgränsa social hållbarhet till att främst handla om jämlikhet. Avgränsningen ligger också i att jag har valt att endast titta på kollektivtrafik och inte annan infrastruktur. Syftet är också att mitt arbete kan leda fram till att Region Skåne arbetar med att plocka fram ett verktyg för social hållbarhet som kan användas vid exempelvis framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen, men också något som kan användas vid analyser av kommunernas översiktsplaner, vilket i sin tur kan leda till att även kommunerna i Skåne mer aktivt tar fram sociala konsekvensanalyser. Jag ska därför undersöka hur Region Skånes arbete ser ut idag och vilka verktyg som redan är framtagna som Region Skåne kan inspireras av.

1.3. Frågeställning

Hur synliggörs social hållbarhet i kollektivtrafikplanering? Hur arbetar man i Skåne med jämlikhet i kollektivtrafikplanering? Vilka verktyg för sociala frågor finns som Region Skåne skulle kunna använda?

2. Metod

Inom vetenskapen finns två faktorer som är viktiga för forskning och undersökning, systematik och öppenhet. Att redogöra för metoden handlar om att forskaren ska kunna beskriva sina premisser för att sedan kunna diskutera resultatet utifrån det. Detta för att kunna nå en vidareutveckling av kunskap (Jacobsen, 2012). Det finns kvalitativa och kvantitativa undersökningsmetoder. Jag har valt en kvalitativ ansats. Data i form av ord, meningar och uttryck är det som definierar kvalitativ data. Jag har valt att själv samla in primärdata genom intervjuer samt att samla in sekundärdata genom en litteraturstudie (Jacobsen, 2012).

2.1. Vetenskapsteoretiskt perspektiv

Det finns två vetenskapliga huvudinriktningar, positivismen och hermeneutiken. Positivismen kommer ifrån naturvetenskapen medan hermeneutiken har sitt ursprung i humaniora. Positivismen handlar om att finna en absolut sanning, en säker kunskap. Positivismen härstammar främst från de naturvetenskapliga framsteg som gjordes på 1600-talet. Det handlar om att skala bort allt oväsentligt som man inte säkert vet så att man får fram en kärna av kunskap som är säker. Denna fakta är baserad på människans två sätt att finna kunskap, genom att iaktta med sinnen eller genom att räkna ut med logiken. Allt annat är oväsentligt. Traditioner, känslor, tro och lösa spekulationer är inget som man kan basera kunskap på. Allt ska undersökas kritiskt och det går endast att lita på den fakta som är sannolik. Faktan ska sedan analyseras logiskt och kvantifieras med hjälp av matematiska och statistiska uträkningar och tillsist kan forskaren dra generella slutsatser av det. Positivism har sedan spritt sig till samhällsvetenskapen (Thurén, 2008).

Hermeneutiken är tolkningsläran och handlar förutom empiri och logik om inkännande, att försöka förstå. Det handlar framförallt om att förstå människor och deras handlingar och resultaten av handlingarna. En ologisk handling kan bero på att en människa tänker, känner eller upplever något på ett annorlunda sätt. Genom att sätta sig in i andra människors tankar och känslor kan man därmed också förstå dem bättre, känna empati. Människors handlingar kan exempelvis vara skrifter, tavlor och byggnader. Tolkning kan dock ses som en osäker metod, men är ett behövligt komplement till den positivistiska hårda synen (Thurén, 2008). Mitt vetenskapsteoretiska perspektiv hamnar i det hermeneutiska sättet att se på kunskap. Jag vill undersöka och förstå hur man arbetar med jämlikhet i Region Skåne idag. Men min undersökning präglas också av den positivistiska synen, eftersom jag söker efter ett verktyg som ska kunna hjälpa tjänstepersoner att kunna ta den sociala hållbarheten, i detta fall jämlikhet, i beaktning vid planering av exempelvis kollektivtrafik i Skåne.

Vid all forskning har forskaren en förförståelse, vilket är den typ av förkunskap som finns. Förförståelse präglar vårt sätt att se på verkligheten. Ofta är förförståelse något som man är omedveten om att man har. Förförståelse kan ses som en kunskap, men också som en fördom som leder till missförstånd. Förförståelsen är väldigt viktig och påverkar nästan allt vi upplever, tänker och tycker (Thurén, 2008). Min förförståelse bygger på min utbildningsbakgrund som samhällsplanerare, men även på den praktikperiod jag hade på Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering. Det har påverkat min undersökning på det sättet att jag lättare har kunnat få kontakt med mina informanter och för att kunna förstå vilka avdelningar som arbetar med kollektivtrafik och/eller jämlikhet. Det har också hjälpt mig i att förstå vilka dokument som är av betydelse i arbetet på

Region Skåne. Förförståelsen kan också ha varit till min nackdel då jag visste vad jag sökte efter och därför kanske kan ha missat andra viktiga detaljer.

2.2. Intervjuer

Ordet intervju innebär att det sker ett utbyte av synpunkter mellan två personer som talar om samma tema. Målet med en intervju är således att finna träffande och beskrivande information om hur människor upplever saker och ting. Den kvalitativa intervjun är särskilt lämpad för den forskning som vill få fram erfarenheter, tankar och känslor. Jag valde därför intervju som metod, eftersom jag ville undersöka informanternas erfarenheter. Intervju kan användas som huvudmetod eller som en hjälpmetod för att komplettera det insamlade forskningsmaterialet (Dalen, 2015). Intervju som metod har flera fördelar, exempelvis är de bra för att producera djupgående och detaljerad data, intervjuer kan också ge värdefulla insikter. Intervju som metod kräver bara en enkel utrustning och man får i de flesta fall en hög svarsfrekvens, eftersom man har bokat upp ett möte. Nackdelar med intervju är att det är tidskrävande, exempelvis i dataanalysen, då det inte finns några färdiga standardiserade svar som det exempelvis finns vid enkäter. Intervjuer kan också minska tillförlitligheten av data eftersom svaren till viss del är unika. Det finns också en viss osäkerhet kring vad folk säger att de gör och vad de faktiskt gör. Bandspelaren kan också ha en viss hämmande effekt (Denscombe, 2009).

Jag valde att intervjua åtta informanter som alla är nära kopplade till kollektivtrafikens utformning och/eller jämlikhetsarbetet i Skåne. På Region Skåne intervjuade jag sju informanter, eftersom jag ville samla informanter från många olika enheter för att få deras olika syn på arbetet med kollektivtrafik och jämlikhet. Jag valde också att intervjua Trafikverket, eftersom det är en viktig samarbetspartner för Region Skåne vid infrastrukturplanering. Den nionde informanten valde jag ut eftersom jag ville ha med en kommuns perspektiv på Region Skånes arbete med kollektivtrafik och social hållbarhet, eftersom det ju är kommunerna som regionen arbetar för. Bjuvs kommun har också ett mycket intressant läge då det ligger nära Helsingborg som är utpekat som en tillväxtmotor i *Strategier för Det flerkärniga Skåne* (Region Skåne, 2013). Det är mycket möjligt att jag fått ett annat utfall om jag tagit en annan skånsk kommun eller om jag hade intervjuat fler kommuner. Denna intervju ska endast ses som ett nedslag. De sju informanterna från Region Skåne kom från olika enheter på avdelningen för regional utveckling: Kultur Skåne, Kollektivtrafikmyndigheten, Skånetrafiken, Näringsliv, Enheten för folkhälsa och social hållbarhet samt två från Enheten för strategisk fysisk planering. Anledningen till varför jag valde två informanter på den anledningen är eftersom de tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten är de som upprättar den regionala transportinfrastrukturplanen och Trafikförsörjningprogrammet som är grunden för planeringen av kollektivtrafiken. Informanterna valdes ut tillsammans med min

kontaktperson på Region Skåne och jag kunde därmed få tag i nyckelpersoner. Jag använde mig av personliga semistrukturerade intervjuer. Vid semistrukturerade intervjuer finns ett antal ämnen eller frågor som ska besvaras, ordningsföljden på frågorna är dock inte bestämd. Det är också i den semistrukturerade intervjun som informanten har utrymme att utveckla sina idéer och synpunkter och kan prata mer fritt än vid strukturerade intervjuer. Jag hade på förhand gjort upp några få frågor som jag ville beröra, annars fick informanten tala fritt. Några av frågorna ställde jag till samtliga informanter. De övriga frågorna var anpassade efter vem jag intervjuade (se bilaga 1). Personliga intervjuer innebär att det endast är en person som blir intervjuad åt gången till skillnad från exempelvis gruppintervjuer. Personliga intervjuer är lättare att hantera ur flera perspektiv, exempelvis blir det lättare att kontrollera och transkribera intervjun. Det hade varit svårt att få ihop gruppintervjuer på en arbetsplats som Region Skåne, eftersom det är många kalendrar som måste synkroniseras (Denscombe, 2009).

Intervjuerna varade i cirka 30 minuter per gång och vi träffades på informantens arbetsplats. Att arrangera mötesplatsen är viktig liksom att i förväg berätta hur lång tid intervju kommer att ta. Vid mejlkontakt med informanterna hade jag informerat om vem jag var och vilket syfte intervjun hade. Jag hade också informerat om hur länge jag trodde att intervju skulle vara. Väl på plats frågade jag om tillstånd att spela in samtalet, vilket samtliga godkände, därefter mejlade jag mina sammanfattningar av intervjuerna till informanterna och de har godkänt det jag skrivit. Några informanter ville göra små ändringar, det handlade endast om små förtydligande som jag rättade. Detta är ett sätt att kontrollera riktigheten i intervjuerna, vilket ger en högre validitet. Det som skrivits har inte missuppfattats och ingen har sagt något i rent infall som de i efterhand inte menar (Denscombe, 2009).

2.3. Kvalitativ ansats - analys av data

Att analysera kvalitativ data innehåller fem steg. De är förberedelse av data, förtrogenhet med data, tolkning av data, verifiering av data och presentation av data. Den kvalitativa dataanalysprocessen har en repetitiv karaktär, vilket betyder att forskaren rör sig fram och tillbaka mellan de olika stegen. Ett steg måste inte vara avslutat innan man börjar på nästa steg. Förberedelse av data innebär att man organiserar och förbereder datamaterialet inför en analys. Utan detta steg är det mycket svårt för forskaren att analysera data på ett meningsfullt sätt. Efter att ha samlat in data måste de bearbetas och sorteras. Allt originalmaterial bör kopieras, eftersom det ofta är oersättligt. Materialet bör också sammanställas och organiseras, materialet bör också göra plats för forskarens egna noteringar, exempelvis genom en bred högermarginal. Det är också mycket viktigt i detta steg att koda materialet så att man enkelt sen kan se var materialet hör hemma, då forskaren behöver gå tillbaka i materialet. Här är det också viktigt att arbeta upp ett

system som garanterar anonymitet, om informanterna önskar att vara anonyma. Förtrogenhet med data innebär att man är väl insatt i datamaterialet. Det behövs flera genomgångar av data för att kunna fördjupa sig i materialet för att förstå det. Det handlar om att förstå helheten, men också om att finna underförstådda betydelser eller saker som förväntas finnas men som inte existerar. Ofta går forskaren tillbaka och samlar in ny data trots att analysprocessen har startat. Ny data samlas in grundat på det material som man fått in. Tolkning av data innebär att den kvalitativa data som samlats in och som forskaren bekantat sig med på djupet nu ska tolkas. Detta görs bland annat genom att koda data, kategorisera koderna, identifiera tema och samband bland koder och kategorier samt utveckla begrepp och komma fram till vissa generella uttalanden. För att göra detta måste forskaren bland annat prioritera data och reducera antalet koder, kategorier och teman. Det handlar också om att utveckla hierarkier av koderna, kategorierna och teman. Verifiering av data handlar om att skapa trovärdighet för forskningen. Detta görs genom validitet, tillförlitlighet, generaliserbarhet och objektivitet. Validitet handlar om att försöka påvisa att man fått ur rätt data, detta genom att exempelvis använda sig av respondentvalidering. Tillförlitlighet innebär att även om en annan forskare inte kan upprepa samma forskning kan de se att det är rimligt och att de skulle kunna komma fram till ett liknande resultat. Generaliserbarhet handlar om att kunna överföra resultatet till liknande fall. Objektivitet innebär att undersökningen är opåverkat av forskaren, dock är forskningen alltid en produkt av forskarens tolkning. Det är inte lika lätt att bevisa forskningens trovärdighet när det kommer till kvalitativ samhällsvetenskaplig datainsamling, eftersom det inte är lika enkelt att upprepa forskning som det är vid naturvetenskapliga experiment. Det är omöjligt att kopiera en social inramning och det är svårt för en annan forskare att bli insatt i materialet och data på exakt samma sätt. Presentation av data innebär att även presentationen kan ha en betydelse för hur resultatet uppfattas, all data går inte att presentera och vissa delar måste sällas bort. (Denscombe, 2009).

När jag gick igenom mina intervjuer, började jag med att skicka röstklippen till min egen mejl så att jag hade extra kopior på intervjuerna. Jag gjorde sedan en transkribering av alla intervjuerna. Varje intervju kopierades och fick ett eget dokument och en egen färg. Jag bekantade mig sedan med materialet ytterligare, en bra grund upplevde jag att jag fick genom att göra transkriberingen. När jag sedan började sortera intervjuerna utgick jag ifrån de frågor jag ställt. Jag bildade olika kategorier som fick varsitt dokument utifrån de frågor och tema som jag såg att informanterna berättade om. Det blev initialt tolv olika kategorier. När jag sedan var klar och gick igenom materialet igen kunde jag slå ihop tre kategorier till en. Jag hade alltså tio kategorier (se bilaga 2). Jag klippte ut från varje informants svar och klistrade in i dokumentet som passade. Till slut hade jag alltså tio

olika dokument (kategorier) med många olika färger i (informanternas svar) (se bilaga 3). Dessa har sedan sammanfattats, jämförts och presenterats i olika tema i uppsatsen.

2.4. Litteraturstudie

Litteraturstudien har som uppgift att ta fram vilken kunskapsbas som finns inom ett område. Studien baseras på vad som tidigare har publicerats i artiklar, böcker och rapporter. (Jacobsen, 2012). Jacobsen (2012) beskriver också metaanalyser, som är en form av litteraturstudie, där man utgår ifrån många kvantitativa studier, sammanställer dem och sedan försöker ta fram det som anses vara en säker kunskap. Jag har inte gjort en metaanalys, men har ändå utifrån den litteratur jag samlat in försökt plocka ut den kunskap som är mest förekommande för att sedan sammanställa det och få fram ett så noggrant resultat som möjligt. Jag har avgränsat mig till de dokument som Region Skåne arbetar med samt annan litteratur som jag vet att Region Skåne använder i sitt arbete.

3. Teori

3.1. Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett brett begrepp som kan infatta nästan allt. Det gör begreppet starkt eftersom det kan appliceras på mycket, men det kan också ses som svagt eftersom det är luddigt. Det är ett dynamiskt begrepp vilket är bra eftersom det ska appliceras på den föränderliga och komplexa verklighet vi lever i (Hedenfelt, 2013). Begreppets flexibilitet bidrar också till att det går att misstolka begreppet medvetet och omdefiniera det så att det passar vissa särintressen. Hållbar utveckling är också ett begrepp som påverkas av vem som har makt att definiera vad som är hållbart. Genom sin definition av hållbarhet kan exempelvis en person påverka andelen luftföroreningar som i sin tur kan påverka avlägsna ekosystem långt ifrån den personens egna plats i världen (Hedenfelt, 2013). Isaksson (2006) menar att trots att hållbar utveckling är ett visionärt och otydligt begrepp kan det ändå fungera som ett mål att sträva efter. Begreppet är inte konkret och kan jämföras med begrepp som rättvisa och jämlikhet som mer är politiska utmaningar än ett färdigt definierat begrepp (Hedenfelt, 2013). Detta kan också vara anledningen till att det inte finns någon annan väletablerad definition än den som kommer från FN:s Brundtlandkommission från år 1987. Där definieras hållbar utveckling som en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov (Hedenfelt, 2013).

Sverige ses som ett föregångsland inom miljö och hållbar utveckling. Svensk miljöpolitik formades under 1960-talet och hade till en början en nationell inriktning som handlade om att reglera utsläpp av gifter. Under 1970-talet ändrades den svenska miljöpolitiken till

att även ha en internationell inriktning när fler miljöproblem uppmärksammades, såsom förorening. Den första FN konferensen som handlade om hållbar utveckling hölls i Stockholm år 1972 (Isaksson, 2006). Det var Sverige som tog initiativet till FN:s första internationella miljökonferens, 113 länder deltog. Världen hade sett hur luften, jorden och vattnet smutsades ner samt hur skogar skövades. Under Stockholmskonferensen fastslogs att en god miljö är ett lika viktigt mål som fred och utveckling. Det beslutades också att det skulle etableras ett miljöprogram United Nations Environment Programme (UNEP). Miljöprogrammet har sedan lett till flera internationella avtal och konventioner. Begreppet hållbar utveckling hade då inte etablerats än, men det var under Stockholmskonferensen som grunden lades för det fortsatta arbetet (FN, 2012).

Det var alltså Brundtlandkommissionen som genom sin rapport *Vår gemensamma framtid* såg till att begreppet hållbar utveckling fick internationell utbredning. Rapporten handlade bland annat om att en social och ekonomisk utveckling är omöjlig om naturens resurser utarmas. Utveckling och tillväxt måste ske på miljöns villkor. Efter Brundtlandkommissionens rapport följde flera FN konferenser som handlade om hållbar utveckling. Earth Summit hölls år 1992 i Rio de Janeiro, Brasilien, även kallad Rio-konferensen. Där skulle visionerna från Brundtlandkommissionen realiseras. På konferensen deltog förutom regeringsföreträdare även företrädare för kommuner, näringsliv och ideell verksamhet. Rio-konferensen ledde fram till många viktiga beslut och kännetecknades av framtidstro. Det beslutades också att miljö, sociala frågor och ekonomi ska vägas samman och att all utveckling ska vara hållbar. Det togs även fram ett handlingsprogram, Agenda 21, som var ett omfattande dokument för hållbar utveckling som angav mål och riktlinjer. Agenda 21 fick stor genomslagskraft i Sverige under 1990-talet och alla svenska kommuner gjorde egna lokala agendor för hållbar utveckling. Även Riodeklarationen antogs som innehåller 27 grundläggande principer för miljö och utvecklingsarbete. I den finns bland annat med principen om att förorenaren betalar samt försiktighetsprincipen (FN, 2012). Hållbarhet handlar om att något är stabilt över en längre tid. Däremot är det viktigt med flexibilitet så att det går att anpassa efter förändringar och nya villkor som uppstår. En socialt ohållbar miljö kan inte någonsin vara ekologiskt och ekonomiskt hållbar (Göteborgs stad, 2011a).

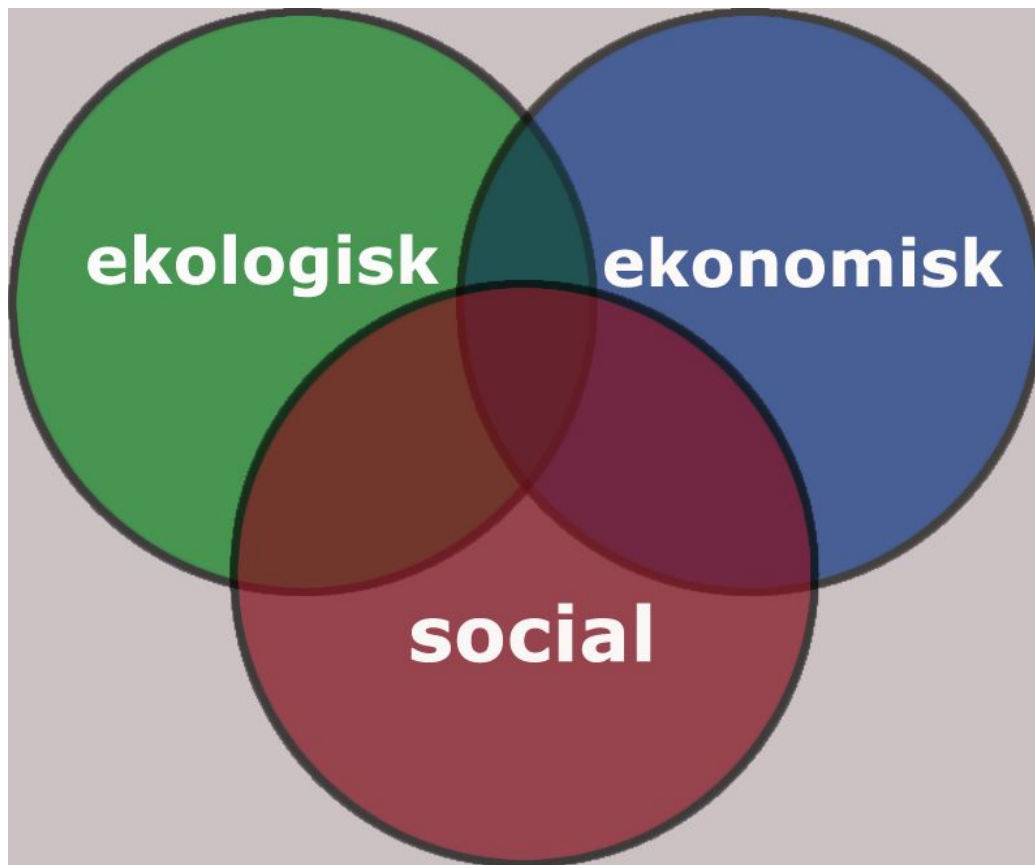


Bild 1. Ofta visualiseras hållbar utveckling som tre sfärer; en ekologisk, en ekonomisk och en social sfär där kärnan är den hållbara utvecklingen.

3.1.1. Ekologisk hållbarhet

Det ekologiska hållbarhetsperspektivet handlar om att endast förbruka naturresurser som kan återbildas i samma takt som de förbrukas. Det handlar om att ha en så liten påverkan på jordens ekosystem som det är möjligt (Hedenfelt, 2013). Ekologisk hållbarhet handlar bland annat om att behålla den biologiska mångfalden och inte göra fler habitatförluster (Jim, 2004). Den ekologiska mångfalden bidrar bland annat till ekosystemtjänster. Detta genom exempelvis gröna tak i städer som kan stoppa upp belastningen på dagvattenhanteringen vid stora regnmängder. Gröna tak kan också ha en kylande effekt på fastigheter och därmed minska energikonsumtionen. Grönska kan också ge skugga i städerna och fungera som bullerskydd (Oberndorfer et al., 2007).

3.1.2. Ekonomisk hållbarhet

Ekonomi betyder läran om hushållning med knappa resurser. De ekonomiska strukturerna är konstruerade av människan och den ekonomiska hållbarheten har därför många olika definitioner. En definition handlar om att ekonomisk utveckling inte får ske på bekostnad av den ekologiska eller sociala hållbarheten, det ekonomiska kapitalet får

alltså inte öka på bekostnad av naturkapitalet eller det sociala kapitalet. En annan definition beskriver ekonomisk hållbarhet som det samma som ekonomisk tillväxt. Mängden kapital måste således öka och får ske på bekostnad av andra tillgångar som naturresurser eller välfärd. En tredje definition handlar om att se ekonomi som ett verktyg för att nå hållbar utveckling där ekonomisk hållbarhet inte är en aspekt i sig (Kungliga Tekniska högskolan, 2015). Hedenfelt (2013) menar att det ekonomiska hållbarhetsperspektivet handlar om att hushålla med knappa resurser och att räkna in de sociala och ekologiska aspekterna i ekonomin. Ekonomisk hållbarhet handlar också om att inte endast se ekonomisk tillväxt utan även se till kostnader som uppstår om det sker skador på människa eller miljö. Det är viktigt att forma en politik som inte enbart fokuserar på ekonomisk tillväxt utan som också ser till exempelvis hållbara investeringar (Hedenfelt, 2013).

3.1.3. Social hållbarhet

Social hållbarhet är ett människobaserat sätt att se på hållbar utveckling. En social hållbar utveckling handlar om samhällets fortsatta förmåga att överleva och lösa kriser (Hedenfelt, 2013). Liksom hållbar utveckling problematiseras social hållbarhet. Dempsey (2009) menar att det är ett brett ämne och att det inte finns några tydliga mål eller en tydlig definition. Det finns därför flera olika förklaringar. Social hållbar är inte absolut eller konstant. Det är ett dynamiskt koncept som ändas över tid (Dempsey, 2009).

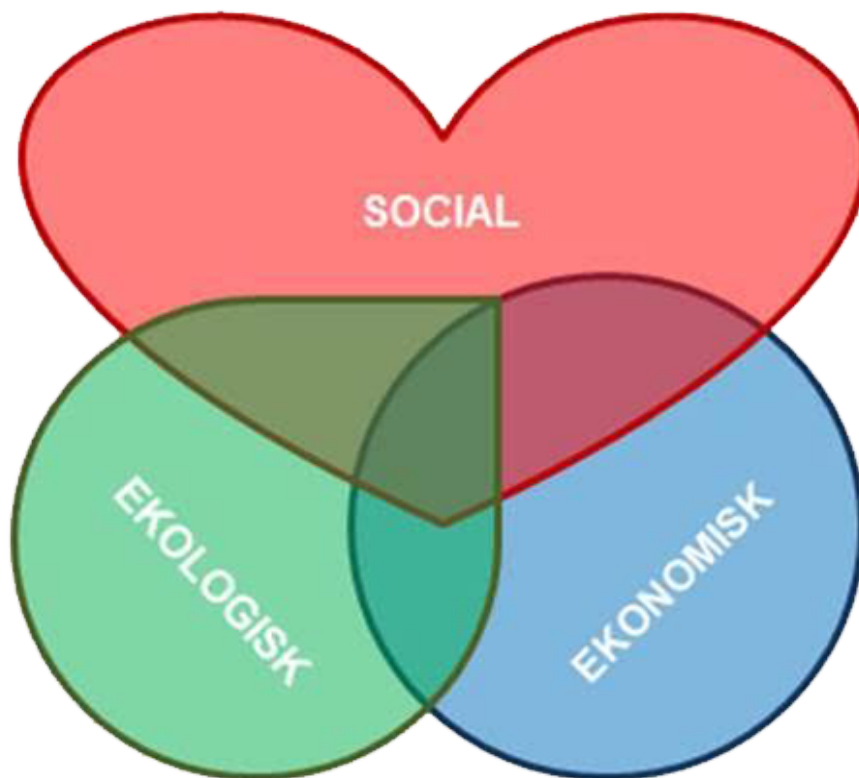


Bild 2. Hållbar utveckling med social hållbarhet i fokus. (Aparicio, 2015).

Social rättvisa är kopplat till social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet. I ett rättvist samhälle finns inte någon exkludering, diskriminering eller hinder för att människor ska kunna delta ekonomisk, socialt och politiskt. Social uteslutning och orättvisa kan visa sig i förfallna områden där de boende har sämre levnadsstandard och medborgarna i området har inte tillgång till offentlig service och andra resurser. Att ha tillgång till offentlig service är grundläggande för en social rättvisa. Exempelvis är grundläggande service, kollektivtrafik, cykel och gång aspekter som kan ha en påverkan på tillgängligheten till en plats. För social rättvisa krävs att medborgare bland annat har tillgång till utbildning, lämpligt boende, grönyta, kultur och offentlig service. Detta genom att de finns i närmiljön eller genom att man kan ta sig till platser där de finns genom kollektivtrafik. Att ha tillgång till lämpligt boende handlar inte bara om själva bostadsbyggnaden utan också om vilken service som finns i närmiljön (Dempsey, 2009). I EU har man definierat hållbara samhällen och de definieras som platser där människor vill leva och arbeta nu och i framtiden. Hållbara samhällen, enligt EU, är inkluderande, dynamiska och trygga. Social gemenskap, social interaktion, sociala nätverk och socialt kapital är alla aspekter som lyfts fram som viktiga i människors närmiljö för att människor ska må bra och känna sig trygga. Att få möjlighet att delta, både i politiska beslut och i aktiviteter som sker i närmiljön, är också en viktig aspekt för ett socialt hållbart samhälle. Den fysiska miljön är viktig för att det ska finnas olika typer av verksamheter och miljöer där det finns möjligheter till att delta. Tillgängligheten till service spelar också roll då forskning visar på att folk som måste ta sig till olika platser inte deltar i aktiviteter i lika hög utsträckning. En upplevd trygghet är också en aspekt på social hållbarhet. Dessa aspekter leder till ett socialt hållbart samhälle. I staden är det rättvisa och socialt hållbara områden som leder till social hållbarhet. Det har hittills varit en stark inriktning på hållbarhet, men man har ännu inte fokuserat på social hållbarhet i den bebyggda miljön (Dempsey, 2009).

Nussbaum (2011) menar att ett lands BNP inte ger ett svar på hur hög eller låg livskvaliteten i ett land är. Ett land med högt BNP kan ha stor ojämlikhet inom landet. Istället handlar det om att ta reda på vad människor i ett land kan göra och vem de kan vara. Nussbaum menar att det viktigaste ett samhälle kan göra är att tillhandahålla en uppsättning möjligheter för sina medborgare. Människor kan sedan välja om de vill dra nytta av möjligheterna eller inte. Förmågemodellen som Nussbaum gjort är en modell för social rättvisa, som visar vad som krävs för ett människovärdigt liv. Modellen är till för att utvärdera livskvalitet och för grundläggande social rättvisa. Nussbaum definierar förmågor som de förmågor som en person bär på och som i kombination med den politiska, sociala och ekonomiska omgivningen skapar frihet och möjligheter för människan. De tio centrala förmågorna är *liv, fysisk hälsa, kroppslig integritet, sinnen, fantasi och tanke, känslor, praktiskt förnuft, samhörighet, andra arter, lek och kontroll*

över den egna miljön. Liv handlar om att alla människor inte ska dö i förtid utan leva en normal mänsklig livslängd. Fysisk hälsa handlar om att människor ska få tillräckligt med näring, en god hälsa och en godtagbar bostad. Kroppslig hälsa handlar om att kunna röra sig fritt utan att utsättas för våld, att kunna ha en sexuell tillfredsställelse och bestämma över sin egen kropp. Sinnes, fantasi och tanke handlar om att fritt kunna använda dessa samt att kunna utveckla dem genom bland annat utbildning. De mentala förmågorna ska vara garanterad en yttrandefrihet och religionsfrihet. Känslor handlar om att människan ska kunna ha band till andra människor. Det handlar om att älska, sörja, uppleva, längta, tacksamhet och berättigad ilska. Praktiskt förnuft handlar om att människan själv ska kunna bilda en egen uppfattning och att kunna reflektera kritiskt kring hur ens liv planeras. Samhörighet handlar om att kunna leva tillsammans med andra och kunna delta i socialt utbyte. Samhörighet handlar också om att kunna bli behandlad som en värdig människa med samma människovärde som andra. Detta kräver förbud för diskriminering på grund av ras, kön, sexuell läggning, etnicitet, kast, religion och nationellt ursprung. Andra arter handlar om att kunna leva med respekt för och i relation till djur, växter och natur. Lek handlar om att kunna skratta, leka och ägna sig åt fritidsaktiviteter. Kontroll över den egna miljön handlar om att kunna delta i politiska beslut och att ha en materiell egendom, att exempelvis ha äganderätt på samma premisser som andra och att tilldelas mänskliga arbetsuppgifter i arbetslivet (Nussbaum, 2011). Nussbaum menar att social rättvisa är att medborgare får hjälp med att komma över en tillräcklig tröskelnivå av de tio centrala förmågorna. För att kunna förbättra människors livskvalitet behövs engagerade människor och kloka politiska beslut (Nussbaum, 2011). Listerborn (2014) menar att social hållbarhet innefattar frågor om deltagande, sammanhållning, socialt kapital, inkludering och att motverka exkludering. Det är nära kopplat till upplevd livskvalitet, välbefinnande och platskänsla. "Social hållbarhet kräver en politisk vilja att motarbeta orättvisor, diskriminering och att fördela resurser på ett sätt som motverkar sociala konflikter och upplevd hopplöshet." (Listerborn, 2014, s.129).

3.1.3.1. Social hållbarhet i stadsplanering

I Boverkets rapport (2010) står det att:

Den rumsliga uppdelningen mellan olika funktioner i staden och bristen på samband mellan vissa socioekonomiskt svaga bostadsområden och staden i övrigt uppfattas i dag som grundläggande hinder för socialt hållbar stadsutveckling. Dessa fysiska förutsättningar bidrar till att fördjupa boendesegregationen och motverkar integration mellan olika grupper i samhället (Boverket, 2010, s.9).

Boverket (2010) har i kunskapsöversikten av social hållbar stadsutveckling kunnat identifiera olika teman som ofta återkommer som metoder för att främja en socialt hållbar stadsutveckling. Helhetssyn handlar om att kunna se områdesutveckling som en del i

hela stadens utveckling, samt att kunna kombinera de fysiska åtgärderna med sociala åtgärder. Variation handlar om att blanda funktioner, boendeformer och gestaltning. Samband handlar om att binda samman olika områden i staden. Identitet handlar om att skapa och stärka en positiv identifiering av sitt bostadsområde. Inflytande och samverkan handlar om att de boende själva ska få vara med och påverka utvecklingen av sitt område samt att de berörda aktörerna ska samverka (Boverket, 2010).

I Sverige är den täta varierade blandstaden en norm av hur den hållbara staden bör se ut. Den kompletteras med begreppen koppling och samband som hör ihop med mobilitet. Tidigare handlade mobilitet inom stadsbyggnad om hur människor ska förflytta sig energisnålt och effektivt. Idag handlar det även om hur man ska binda ihop staden till en helhet. Mobilitet ses som drivkraften för ekonomisk utveckling. Den individuella mobiliteten är något som upphöjts till en av de viktigaste värdena i dagens samhälle. Den är dock mycket uppdelad mellan människor. Alla har inte möjlighet att vara mobila och bestämma fritt över deras tid och rum. För vissa människor leder andra människors mobilitet till deras tvång: "Frihet och valmöjligheter för vissa innebär lokalisering och tvång för andra" (Grundström, 2014, s. 18). För att motverka en boendesegregering i staden handlar det om att kunna integrera perifera stadsdelar med stadens centrala delar och i vissa fall handlar det om att sammanbinda olika bostadsområden. Detta kan på lång sikt leda till en mindre socioekonomisk boendesegregering (Boverket, 2010).

I Sverige har inte många kommuner aktivt arbetat med social hållbarhet, då detta perspektiv är relativt nytt och den kunskapen saknas i många kommuner. Malmö stad har dock utmärkt sig och har kommit långt med sitt sociala hållbarhetsarbete genom bland annat Malmökommissionen. Det finns en gedigen kunskap om social hållbarhet (Winter, 2015). Malmö tillsatte år 2010 Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö, som fick i uppdrag att bland annat undersöka orsakerna till de stora hälsoskillnaderna i Malmö. I rapporten fastlägs också att den ojämlikhet som råder i världen idag, både inom och mellan länder, men också mellan stadsdelar, hotar den sociala hållbarheten genom att det inte längre går att upprätthålla det sociala kontraktet. Marginaliserade invånare får en minskad tillit till varandra och till samhällsinstitutionerna, vilket i sin tur hotar att upplösa hela samhället:

Denna ojämlikhet hotar den sociala hållbarheten genom att det blir allt svårare att upprätthålla det sociala kontraktet i samhället, där människor har tillit till varandra och till samhällsinstitutionerna och deltar aktivt i olika sammanhang där sådan tillit skapas. Det sker med andra ord en marginalisering av individer vilket innebär en upplösning av samhällets integration, där det försvagade samhällskontraktet visar sig genom ökad kriminalitet, upplopp och till slut ett sammanbrott av samhället som en slutpunkt av en sådan icke-hållbar social utveckling (Malmö stad, 2013, s. 20).

För att skapa en socialt hållbar utveckling krävs ett annat förhållningssätt än dagens enkelspåriga synsätt på hållbarhet som nästan bara handlar om de ekonomiska aspekterna. Det behövs ett förhållningssätt som innebär att de ekologiska och sociala aspekterna får en lika stor tyngd som de ekonomiska aspekterna. För att tydligare kunna visa om satsningar på exempelvis den sociala aspekten leder till en förbättring behövs också verktyg som kan mäta utvecklingen. (Malmö stad, 2013).

3.2. Jämlikhet

Alla människors lika värde beskrivs som jämlikhet. Jämställdhet är kvinnor och mäns lika värde och inkluderas i begreppet jämlikhet. Jämlikhet handlar om demokrati och rättvisa. (Larsson & Jalakas, 2008). Begreppet kommer från FN deklarationen år 1948 om de mänskliga rättigheterna:

Alla människor är födda fria och lika i värde och rättigheter. [...] Var och en är berättigad till alla de rättigheter och friheter som uttalas i denna förklaring utan åtskillnad av något slag, såsom på grund av ras, hudfärg, kön, språk, religion, politisk eller annan uppfattning, nationellt eller socialt ursprung, egendom, börd eller ställning i övrigt (FN, 2008, s. 10).

Nästan alla världens stater har antagit deklarationen om de mänskliga rättigheterna, men mycket återstår fortfarande för att man i praktiken ska ha ett världssamhälle som är jämlikt (Nordenfelt, 2013). En annan förutsättning för mänskliga rättigheter är en förmodan om att alla människor har ett lika värde och är därmed jämlika. Jämlikhet innebär att alla grundläggande värden som lämpar sig att fördelas genom en politisk process bör fördelas lika mellan alla människor. Alla människor ska ha samma grundläggande rättigheter. Rättighet är ett grundläggande begrepp för idén om jämlikhet. Rättigheter delas in i exempelvis individuella rättigheter, rättigheter mot en annan individ och kollektiva rättigheter, rättigheter mot en stat eller en korporation. Det är också skillnad på juridiska rättigheter och moraliska rättigheter. Ett brott mot en juridisk rättighet kan leda till ett straff (Nordenfelt, 2013).

Jämlikhet kan spåras tillbaka i tiden till kristendomens uppkomst som introducerade idén om universell jämlikhet bland människor eftersom enligt kristendomen är alla människor skapade efter Guds avbild och har därför samma moraliska status. Detta synsätt kan dock inte enkelt accepteras universellt eftersom det finns olika religioner och trosuppfattningar. Dessutom är många av de västerländska samhällena sekulariserade och kan inte acceptera detta synsätt (Nordenfelt, 2013). Jämlikhet betyder inte att människor ska vara identiskt lika utan det handlar snarare om att ha samma förutsättningar. En stat kan exempelvis kompensera resurssvaga grupper i samhället för att öka deras förutsättningar. Människor ska ha friheter och möjligheter att delta i samhället (Nordenfelt, 2013).

I Sveriges Regeringsform kapitel ett, paragraf två står det att:

Det allmänna ska verka för att alla människor ska kunna uppnå delaktighet och **jämlikhet** i samhället och för att barns rätt tas till vara. Det allmänna ska motverka diskriminering av människor på grund av kön, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung, språklig eller religiös tillhörighet, funktionshinder, sexuell läggning, ålder eller andra omständigheter som gäller den enskilde som person. (SFS 1974:152).

När det kommer till politik skiljer sig begreppet jämlikhet mellan höger- och vänsterpolitik. Den liberala idén menar att alla människor ska ha samma initiala förutsättningar att skapa finansiella resurser medan den socialistiska idén menar att samhället hela tiden ska hålla människors finansiella resurser så lika som möjligt (Nordenfelt, 2013). Social rörlighet handlar om hur människor kan röra sig upp eller ned på den sociala stegen. Förr var det nästintill omöjligt, man föddes in i sin sociala status. Lika möjligheter handlar således om chans till den sociala rörligheten. Genom hårt arbete kan människor på egna meriter uppnå en högre social status och/eller ekonomisk ställning. Detta är ofta brett politiskt accepterat och få partier skulle säga att de är emot lika möjligheter eller emot social rörlighet, även om inte alla partier i praktiken arbetar för det. Ökad jämlikhet har inte lika bred acceptans (Wilkinson & Pickett, 2009). I Europa har jämlikhet funnits som ideal sedan 1700-talet men synen på jämlikhet varierar. Det påstås att jämlikhet är skillnaden på höger- och vänster politik. Begreppet är värdeladdat, omtvistat och det finns olika tolkningar av jämlikhet, trots att begreppet i sig är välutvecklat. Jämlika samhällen är samhällen som är bättre, mer välmående och fredligare (Silfverberg, 2013).

Ojämlikhet mellan människor är tydligast när det kommer till diskriminering, när andra människor är direkt ansvariga genom exempelvis rasism och könsdiskriminering. Ojämlikhet yttrar sig också genom samhällssystemet där det inte är enskilda individer eller grupper som diskriminerar utan samhället som inte behandlar alla medborgare jämlikt, exempelvis i diktaturer där vissa grupper undermineras med en religiös motivering. Samhällssystemen kan också ses som ojämlika genom att exempelvis kulturellt kapital kan ge människor fördelar. Om ett barn exempelvis växer upp i en överklasskultur där utbildning är viktigt och stimuleras så kommer troligen den individen även att få ekonomiska fördelar i livet jämfört med andra barn som inte har samma kulturella bakgrund (Nordenfelt, 2013). Vissa former av ojämlikhet är svåra att eliminera och kanske inte heller bör elimineras. Däremot handlar jämlikhet om att alla människor ska ha möjlighet till skolgång och utveckling i livet om de utnyttjar möjligheterna. Människor bör ha samma skydd och friheter. De bör också få ha en god hälsa och få samma chanser till ett gott liv. I ett civiliserat samhälle får alla kulturer en jämlik plats.

Olika grupper av människor lever i olika kulturer och har olika religiös tillhörighet. I Sverige beror variationen av kultur inte bara på att Sverige tagit emot många invandrare utan det finns flera religioner och kulturer representerade i vår ursprungsbefolkning (Nordenfelt, 2013). Nobelpristagaren Amartya Sen menar att varken möjligheter, ekonomiska resurser eller friheter räcker för att skapa en mänsklig välfärd eftersom många människor inte vet hur de ska tillgodose sig möjligheterna. Människor har olika förmåga att utnyttja resurserna. Vissa saknar utbildning eller lever på ett sådant sätt att de inte kan ta del av några möjligheter. Ett jämlikt samhälle måste därför även utveckla människors grundläggande förmågor (Nordenfelt, 2013).

I den svenska lagstiftningen, i Plan- och bygglagens första kapitel i paragraf ett står det att det finns bestämmelser som syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden:

I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. (SFS 2010:900).

3.2.1. Diskriminering

Diskriminering innebär negativ särbehandling, dock är inte all negativ särbehandling diskriminering, Exempelvis är begränsad rörelsefrihet för en inlåst brottsling exempel på negativ särbehandling, men den negativa särbehandlingen anses som rättvis av de flesta. Att behandlingen anses rättvis beror på att det sker utifrån relevanta egenskaper eller skäl. Diskriminering behöver dock inte enbart betyda att man blir negativt behandlad genom att exempelvis bli slagen, förföljd, nonchalerad eller marginaliserad utan diskriminering kan också innebära exempelvis att en annan individ eller grupp med samma meriter som en själv får en högre lön. Det värderas positivt av de flesta, men inte av den gruppen som inte får lika hög uppskattning. Det centrala är hur en person blir behandlad i förhållande till en annan person med lika egenskaper, lika fall ska behandlas lika. Dock finns det rättvisa som är icke-jämförande, exempelvis är det orättvist att inte ge vård åt en sjuk person trots att den inte är jämförande. I fokus för anti-diskrimineringsarbete står ofta identitetsgrupper med en lång historik kantrad av diskriminering. Identitetsgrupperna är ofta avgränsade utifrån kön, etnicitet, hudfärg, nationalitet, ålder, sexuell läggning och funktionshinder. Däremot inkluderas inte grupper som är avgränsade utifrån exempelvis meriter, behovsnivåer eller karaktärsegenskaper (Roth, 2008).

I Sverige har diskrimineringslagstiftningen utgått från de mänskliga rättighetsprinciper som ger alla människor grundläggande fri- och rättigheter oavsett grupptillhörighet.

Mänskliga rättigheter är något som alla kan enas om i ett mångkulturellt och globaliserat samhälle. Lagstiftningen mot diskriminering är fokuserad på minoritetsgrupper, eftersom de historiskt har behövt ett skydd inom en rad olika områden i samhället (Roth, 2008). Sverige har förbundit sig till att följa konventionen om mänskliga rättigheter och likabehandlingsprincipen fastslås i grundlagen. För att kunna skapa förutsättningar för lika rättigheter och möjligheter måste diskrimineringslagen respekteras. Det finns sju diskrimineringsgrunder; kön, könsöverskridande identitet och uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder. Det innebär att det enligt lag är förbjudet att diskriminera en person utifrån dessa diskrimineringsgrunder.

- Kön innebär att någon är kvinna eller man.
- Könsöverskridande identitet eller uttryck innebär att någon avviker från könsnormen och inte definierar sig som kvinna eller man eller genom exempelvis sin klädstil ger uttryck för att tillhöra ett annat kön.
- Etnisk tillhörighet innebär en individs nationella och etniska ursprung, hudfärg eller liknande. Etniskt ursprung betyder att individer har ett likartat kulturmönster, exempelvis en person som tillhör de nationella minoriteterna såsom samer eller romer. Nationellt ursprung betyder att personer har samma nationstillhörighet såsom exempelvis finländare eller polacker.
- Religion eller annan trosuppfattning innebär religiösa åskådningar såsom exempelvis judendom och islam eller annan trosuppfattning såsom ateism eller buddism som innefattar övertygelser som har grund eller samband med religiösa ideologier.
- Funktionsnedsättning betyder varaktiga fysiska, psykiska eller begåvningsmässiga begränsningar av en persons funktionsförmåga. En funktionsnedsättning är något en person har och inte något personen är.
- Sexuell läggning innebär att det är förbjudet att diskriminera en person baserat på heterosexuell, homosexuell eller bisexuell läggning.
- Ålder innebär förbud att diskrimineras på grund av uppnådd levnadslängd.
(Diskrimineringsombudsmannen, 2015)

Det finns sex olika former av diskriminering. Det är direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier, sexuella trakasserier och instruktioner att diskriminera. Direkt diskriminering är när en person blir behandlad annorlunda än en annan person i en jämförbar situation. Indirekt diskriminering är när det finns regler som verkar neutrala, men som i själva verket diskriminerar i det dolda, exempelvis kan ett krav på en arbetssökande vara goda svenska kunskaper, vilket kan utesluta personer som har svenska som andraspråk. Detta är befogat så länge man

behöver goda svenska kunskaper i arbetet, men det blir en indirekt diskriminering om arbetet inte kräver det, då personer med svenska som andra språk missgynnas. Bristande tillgänglighet innebär att personer med funktionsnedsättning inte kan få tillgång till platser på liknande villkor som en person som inte har en funktionsnedsättning. Det kan exempelvis handla om trösklar i en byggnad eller om att få hjälp med att få menyn uppläst på en restaurang om man har en synnedsättning. Trakasserier och sexuella trakasserier är när en person blir kränkt på grund av någon av de sju diskrimineringsgrunderna. Det kan handla om nedvärderande kommentarer och förlöjligande, som exempelvis ovälkomna komplimanger. Instruktioner att diskriminera är när någon säger åt en annan att diskriminera. Det kan exempelvis vara en arbetsgivare som säger till ett rekryteringsföretag att endast intervjua personer med svenska namn (Diskrimineringsombudsmannen, 2015).

3.2.2. Jämställdhet i samhällsplanering

Det är inte planeringen och transportsystemen som ska vara jämställda utan det är deras uppgift att hjälpa människor att leva jämställt. En planering med jämställdhet i fokus bidrar till framtida samhällen där man inte behöver arbeta med jämställdhet. Tidigare hade vi en samhällsstruktur, där mannen arbetade och kvinnan var hemma med barnen. Efterkrigstidens planering baserades på denna samhällsstruktur. När välfärden byggdes ut i form av exempelvis miljonprogrammet fanns det fastna normer och riktlinjer för hur det skulle se ut. Olika människor ansågs också ha i stort sett samma behov som alla andra. Det allmänna intresset ifrågasattes inte. I dag ses den strikt teknisk rationella modellen problematisk, eftersom dagens omvärld ser annorlunda ut och är mer varierad, alla människor har inte samma behov. Exempelvis bor och arbetar vi ofta i två olika kommuner och har inte längre samma anknytning till endast en kommun. Planeringen har också fått andra förutsättningar, även om kommunerna fortfarande har planmonopol, har många privata aktörer fått mer utrymme i den offentliga planeringen. Kommunerna har inte längre lika mycket resurser i form av pengar och markinnehav och det ställs nya krav. Staten har gått från en ombesörjande roll till en samarbetspartner som ska förhandla med olika aktörer (Larsson & Jalakas, 2008).

Om fler kvinnor körde bil skulle det leda till ökad jämställdhet, fler bilar leder dock inte till hållbar utveckling. Bilkörandet behöver därför minska och kollektivtrafiken förbättras. Kollektivtrafik bör kombineras med goda gång- och cykelvägar och i vissa fall även med bil. Det behövs bra cykel- och gångvägar till kollektivtrafik samt bra och säkra parkeringsplatser för både cyklar och bilar. Att resa med kollektivtrafik kan i bästa fall ses som en stunds avkoppling och som en frihet, men kan också i värsta fall leda till att man upplever resan tvärtom. Med många byten, stökiga och påträngande medresenärer kan resan upplevas som en stor tyngd. Det är också viktigt att utforma kollektivtrafik som

upplevs som bekväm även för funktionsnedsatta, gravida, äldre med rullator, gravida eller barnvagnar. Trygghet och säkerhet är också en viktig aspekt för att kvinnor ska våga resa kollektivt, men det gäller för alla människor. Ju fler som rör sig i ett område desto tryggare upplevs området. En annan viktig aspekt är att skapa kunskap om skillnaden och likheter mellan män och kvinnor. I Sverige måste all officiell individbaserad statistik vara könsuppdelad, om det inte finns några särskilda skäl. I planeringen används exempelvis resmönster som underlag och det ska då vara uppdelat efter kön (Larsson & Jalakas, 2008). Det är också viktigt att komma ihåg att man inte endast kan använda sig av endimensionella analyser. Intersektionalitet handlar om mer än bara klass, kön eller etnisk essentialism. Exempelvis handlar intersektionalitet om inbäddade processer. En könskonstruktion är alltid rasifierad och rasifiering är alltid bekönad. Det handlar om att utmana det endimensionella synsättet och se flerdimensionellt för att försöka förstå makt och ojämlikhet (de los Reyes & Mulinari, 2005).

Larsson & Jalakas (2008) menar att det är planerarna själva som måste ta initiativet till jämställdhet i planeringsverksamheten. Det är planerarna som måste vara de sakkunniga och drivande i planeringen. Kunskapen om genus och planering måste integreras och utvecklas inifrån planeringsverksamheten. Larsson & Jalakas (2008) menar också att det inte är på detaljplanenivå som genusperspektivet ska integreras utan det är främst i de kommunala översiktplanerna och i de regionala utvecklingsprogrammen.

3.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har en viktig funktion i samhället, att vara en del i förverkligandet av rättigheter (Spång & Wendegård, 2009). Kollektivtrafik är ett medel för att nå flera viktiga samhällsmål. Ur ett tillgänglighetsperspektiv är också kollektivtrafiken viktig för dem som inte har tillgång till bil. Det är cirka en tredjedel av alla över 18 år som inte har tillgång till bil. Det beror på att de inte har körkort eller/och bil. Det finns också hushåll med flera personer som har körkort, men där det bara finns en bil. Kollektivtrafiken bidrar till att jämna ut skillnader i mobilitet mellan inkomstgrupper eftersom låginkomsttagare mer sällan har tillgång till bil (Holmberg, 2008). Vidare leder kollektivtrafiken också till att människor rör på sig mer i sin vardag, då de som genomför resor med bil endast rör sig i genomsnitt 0,5 kilometer om dagen jämfört med kollektivtrafikresenärerna som rör sig 2 kilometer om dagen. Kollektivtrafik leder också till att det krävs mindre utrymme för vägar i staden. Bilar tar stora ytor i anspråk och parkeringsplatser och bilar i rörelse påverkar stadsbilden negativt. Varje transportyta för bil kräver också en parkeringsplats, som upptar cirka 25 kvadratmeter. Kapaciteten är också mycket högre kollektivt. Ett körfält på en vanlig väg kan transportera cirka 900 människor i timmen medan busstrafik kan

transportera 1500-2500 personer i timmen. Pendeltågstrafik kan transportera 20 000 personer i timmen (Holmberg, 2008).

Säkerhet är också en viktig aspekt. I biltrafiken dör flera människor årligen i Sverige. Vägtrafiken står för 99 procent av alla dödsfall och svårt skadade i trafiken. Olyckorna på vägarna och följderna av dem räknas som ett av de största hälsoproblemen i världen. 1,3 miljoner människor dör och 20 miljoner skadas svårt årligen i världen. Vägtrafikolyckorna kostar också mycket. Summan handlar om motsvarande 2 procent av bruttonationalprodukten. Det är alltså farligare att resa i bil än i buss eller tåg. Däremot råkar kollektivtrafikresenärer ut för olyckor i samband med att de är gående på väg till eller från exempelvis bussen (Hydén, 2008).

Det finns idag en ojämlikhet och ojämställdhet i trafiksystemet. Tillgängligheten till olika färdmedel skiljer sig mellan män och kvinnor såsom mellan resursfatta och resursrika. Ett jämlikt och ett jämställt trafiksystem kan nås genom att se till vilka sociala konsekvenser linjedragningar i kollektivtrafiken får. Vid planering av kollektivtrafik bör man också ta hänsyn till bland annat den sammanlagda restiden. Restid, turtäthet, kostnader och flersyftesresor är aspekter som har effekter på ett jämställt resande i kollektivtrafiken. Exempelvis tenderar kvinnor att åka kollektivt, medan män ofta kör bil. Kollektivtrafik är därför av betydelse ur jämställdhetssynpunkt, men den har också betydelse ur ett jämlikhetsperspektiv då det är fler resurssvaga som reser kollektivt. Kollektivtrafiksystemet är också en del av det offentliga rummet och möjliggör möten mellan människor. Att ge individer frihet och förmåga att besluta kring sin egen vardag skapar en större jämlikhet. Det krävs även andra politiska insatser, exempelvis kan kollektivtrafik bidra till minskade restider och öka chansen att ta sig till en arbetsplats, men det krävs också satsningar inom arbetsmarknadspolitiken (Spång & Wendegård, 2009). Restider är en viktig aspekt som kan ge positiva effekter på jämlikhet. Restiden är en av de viktigaste faktorerna för val av färdmedel. Kortare restider leder till en ökad tillgänglighet, rörlighet och tidsvinster. Tid är en viktig resurs och ur ett jämställdhetsperspektiv är det särskilt viktigt, eftersom kvinnor ofta har ett större ansvar för familjen än män och kvinnor tjänar därför mest på tidsbesparingen. Det är ofta kvinnor som har ett större ansvar för familjen och behöver ofta göra flera resor med olika mål, såsom arbete, lämna och hämta barn och handla mat. Kortare restider gör det också möjligt att ta sig längre, vilket möjliggör en större arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter och kultur- och fritidsaktiviteter. Kvinnor och resurssvaga tenderar att söka och få jobb i närmiljön och de tenderar även att göra kortare resor. Kortare restider leder därför till att även kvinnor och resurssvaga kan ta sig längre. Detta kan i sin tur leda till att minska en känsla av isolering och att förmågan att göra egna val och påverka sitt eget liv ökar. Turtäthet är en viktig aspekt för val av färdmedel. Vid planering av kollektivtrafik bör

därför tidtabellerna vara anpassade så att det möjliggörs byten mellan olika färdmedel. Kostnader för att resa med kollektivtrafik är också en aspekt som bör beaktas eftersom höga kostnader kan leda till att vissa grupper utesluts. Flersyftesresor innebär att resenären har flera olika mål med sin resa. Det ska inte vara långt mellan hållplatser och mål. Hållplatserna ska vara många, men ska samtidigt inte förlänga restiden. Placeringen av hållplatserna är därför viktig samt att offentlig service såsom skola och vårdcentraler ligger i nära anslutning till andra mål såsom exempelvis fritidsanläggningar och matbutiker (Spång & Wendegård, 2009).

Lokal och regional kollektivtrafik ser till att människor kan nå arbetsplatser, skolor och service. Detta leder till en ökad välfärd, jämlikhet och regional utveckling. Det krävs samarbete mellan den regionala och nationella nivån, resenärerna och de som tillhandahåller kollektivtrafiken för att nå en effektiv utveckling (Regeringen, 2001). Även samspelet mellan infrastruktur, trafiksystem och planering av den fysiska miljön måste förbättras (Regeringen, 2008). För stora grupper av människor är kollektivtrafik det enda möjliga sättet att ta sig till exempelvis ett arbete. Många resenärer är låginkomsttagare, pensionärer eller studenter. Kollektivtrafik leder också till en bättre miljö i tätorterna. Det blir mindre buller och avgasutsläpp och hälsoproblemen kan därmed minska (Regeringen, 2001). Kollektivtrafik ger även tillgång till rekreationsområden och är också viktig för turism. Den är också viktig för att knyta ihop landsbygden med tätorterna. För många kommuner kan den tätortsnära landsbygden locka med attraktivt boende och då är pendlingsmöjligheterna av yttersta vikt. Mindre tätorter behöver också en god kollektivtrafik för att exempelvis kunna ha ett levande näringsliv (Regeringen, 2008). Regeringen pekar i den regionalpolitiska propositionen på att tillgång på transporter möjliggör att människor själva kan välja arbete, boende och fritid, vilket gör att tillgång på transporter också är en rättvisefråga (Holmberg & Knutsson, 2008). Det är viktigt att möta funktionsnedsattas behov. Kollektivtrafiken i Sverige har under de senaste åren anpassat sina fordon och trafikerings- och linjestrategier för att möta funktionsnedsattas behov. Detta genom exempelvis låggolvbussar och färdtjänst. För flera resenärer handlar det om en allmän komfortförbättring, men för funktionsnedsatta och äldre handlar det om att kunna resa kollektivt eller inte resa alls. Det finns även med i den svenska lagstiftningen, att fordon som används i trafiken ska vara anpassade efter funktionsnedsattas särskilda krav och behov (Holmberg, 2008).

3.4.Regionförstoring

En välfungerande infrastruktur i Sverige leder till regional utveckling, livskraft och konkurrenskraft (Holmberg & Knutsson, 2008). Kollektivtrafiken kan exempelvis leda till att lokala arbetsmarknader binds samman till större arbetsmarknadsregioner, vilket leder till ökad sysselsättning och tillväxt. Det finns ett starkt samband mellan regionförstoring

och ekonomisk tillväxt. (Regeringen, 2001). Regionförstoring leder också till större utbud av service och utbildning. Det krävs en väl fungerande trafik och infrastruktur för att regioner ska utvecklas och fungera. En befolkningsmässigt stor region har bättre förutsättningar för en bredare och mer specialiserad arbetsmarknad (Regeringen, 2008). Arbetsmarknaden har förändrats från att ha en stor andel sysselsatta i tillverkningsindustri till att idag ha en större inriktning på service och handel. Antalet sysselsatta med lång högskoleutbildning har vuxit snabbare i Öresundsregionen än i övriga Sverige. Dagens kollektivresande sker huvudsakligen inom staden, men det är troligt att trenden av ökande integration med Öresundsregionen och regionförstoring kommer att fortgå (Spång & Wendegård, 2009). Arbetsmarknadsregionerna kan se olika ut för kvinnor och män. Kvinnors arbetsmarknadsregioner är ofta fler och mindre och kvinnor har därför sämre valmöjligheter att välja arbetsplats. Det krävs därför en kollektivtrafik som ger fler möjligheter till arbetspendling. Kvinnor arbetar idag ofta på den lokala arbetsmarknaden och de arbetar också ofta deltid. Den kortsiktiga lösningen är därför en väl utbyggd lokal kollektivtrafik med god tillgänglighet under mellantrafiktid, då många kvinnor slutar sitt arbete (Regeringen, 2008).

Det finns även risker med en regionförstoring. Det kan nämligen leda till att mindre orter blir utpendlingsorter där man endast sover, vilket leder till att orten utarmas på service och fritidssysselsättningar. En regional integration kan bara ske om orter även har en inpendling, då orterna förstärker varandra (Engström, 2014). Regionförstoring kan också leda till negativa effekter. Det kan leda till mer stress, eftersom det går åt tid att ta sig till och från arbete. Män pendlar ofta längre sträckor än kvinnor vilket leder till att kvinnor får ta mer ansvar över hushållet och barn. Det kan således leda till att jämställdheten påverkas negativt (Regeringen, 2008).

På 1970-talet pendlade man i genomsnitt cirka 10 kilometer om dagen. Idag är avstånden längre, 15,6 kilometer om dagen. I Stockholm-Mälardalenregionen är siffran ännu högre, 18,4 kilometer. Barn behöver sina föräldrars närvaro och när pendlingsavstånden blir längre ger det effekter på barn. Oftast kompenseras den ena förälderns pendling med att den andra föräldern inte pendlar, och nästan uteslutande är det kvinnan som får det primära ansvaret över barnen och mannen pendlar (Boverket, 2005). På grund av detta betecknas ofta regionförstoring som en kvinnofälla, detta är dock olämpligt eftersom det befäster normen om att kvinnor ska vara hemma med barnen. Däremot bör man beakta att pendling ofta orsakar långa dagar och det påverkar det sociala livet, även för dem som inte har barn. Som ensamstående förälder är man dessutom extra utsatt och pendling kanske inte ens är en möjlighet. Det är därför viktigt att det sker en medveten helhetsplanering där skolor, handel och bostäder ligger nära kollektivtrafik. I Sverige har antalet dagligvarubutiker minskat från 36,000 stycken på 1950-talet till 6000 butiker

idag. Detta bland annat på grund av de externa stormarknadernas intrång på marknaden under 1970-talet som leder till att ytterligare en tidskrävande resa måste göras. Det är viktigt att transportsträckor minskas även innan själva arbetsresan påbörjas. Skatteavdrag får göras på bilresor mellan hemmet och arbetet om restiden förkortas, däremot får man inte göra avdrag på exempelvis tidvinster där man reser från hemmet till dagis och sedan till arbetet (Larsson & Jalakas, 2008).

4. Resultat

Region Skåne är en organisation med många avdelningar. Skånetrafiken är en egen förvaltning och styrs av kollektivtrafiknämnden. Koncernkontoret arbetar för regionstyrelsen. Där ingår en avdelning för regional utveckling som är uppdelad i två områden, Näringsliv och Samhällsplanering. Där ingår även Kultur Skåne som är en egen förvaltning som arbetar med uppdrag från kulturnämnden. Även den regionala Kollektivtrafikmyndigheten ingår i avdelningen för regional utveckling. I område för samhällsplanering ingår bland annat Enheten för strategisk fysisk planering och Enheten för folkhälsa och social hållbarhet. (Region Skåne, 2015b).

4.1 Region Skånes mål

Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar som innebär att Region Skåne har ett uppdrag från staten att leda och samordna den regionala utvecklingen. Region Skåne har tagit fram en regional utvecklingsstrategi för Skåne år 2030. Utvecklingsstrategin är framtagen i samarbete med bland annat kommuner, näringsliv och idéburen sektor. Den är antagen i regionfullmäktige i juni år 2014 (Region Skåne, 2014a). Målbilden är *Det öppna Skåne 2030* och har arbetats fram under ett par år genom samtal, analyser och möten. Målbilden handlar bland annat om att Skåne år 2030 ska vara öppet i sinnet, öppet för alla och med ett öppet landskap. Skåne ska välkomna nya människor och nya influenser. Människor ska kunna röra sig fritt över gränser, exempelvis mellan städer, kommuner, regioner, länder och mellan bebyggelse och natur, men det handlar också om att röra sig mellan olika kulturer, grupper, arbeten och utbildningar. I Skåne år 2030 ska det finnas många olika typer av aktiviteter för flera olika människor. Skåne ska kännetecknas av mångfald, livskvalitet och puls. Grundläggande för utvecklingen av Skåne är människors lika värde och möjlighet att påverka. Det ska ges utrymme för olika människors bakgrund och kultur och det ska ses som en potential. Skåne ska vara en kreativ mötesplats för en mångfald av människor, näringsliv och organisationer. Skåne ska ha en global konkurrenskraft och starka forskarmiljöer som ska leda till att den skånska ekonomin växer. Skåne ska vara Europas mest innovativa region och i det öppna Skåne finns jobben. Arbetsmarknaden och samhället ska vara jämlikt, jämställt

och tillgängligt. I det öppna Skåne år 2030 ska det finnas goda kommunikationer och man ska kunna arbeta i staden och bo på landet, eller tvärtom. Det ska vara lika lätt att ta sig mellan tätorterna i Skåne som mellan stadsdelar inom en stad. Alla ska ha tillgång till högkvalitativ kultur, rekreation, kommunikation, fritidssysselsättning, skola, hälso- och sjukvård samt äldreomsorg. Det ska finnas bostäder och bostadsmarknaden ska vara i balans. Det ska vara tryggt att leva i Skåne år 2030. Skåne ska vara hållbart och de tre hållbarhetsperspektiven ska inkorporeras i allt agerande, exempelvis, när beslut tas, planering, byggnation, konsumtion och transporter. I Skåne år 2030 samverkar stat, region, kommun, människor, organisationer, näringsliv, universitet och idéburen sektor med varandra. Skåne ska vara en mittpunkt och en mötesplats. Målbilden är också att Skåne är en internationell, dynamisk och attraktiv plats. Målbilden för Det öppna Skåne 2030 har fem olika prioriterade ställningstagande för att kunna uppnå målbilden. Under varje ställningstagande finns det fler delstrategier och mål. (Region Skåne, 2014a) De fem prioriterade ställningstagandena är:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

(Region Skåne, 2014a)

Representanter från Enheten för strategisk fysisk planering (SFP), Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (KM), Skånetrafiken (SkTr), Kultur Skåne (KS), Näringsliv (NL) och Enheten för folkhälsa och social hållbarhet (FSH) är de som jag intervjuat på Region Skåne. Utanför Region Skåne har jag intervjuat Trafikverket (TV) och Bjuvs kommun (Bjuv). På Enheten för strategisk fysisk planering har jag intervjuat två informanter (SFP1 och SFP2), på övriga enheter har jag intervjuat en informant. Samtliga informanter från Region Skåne, förutom Skånetrafiken, säger tydligt att de arbetar efter den Regionala utvecklingsstrategin (RUS:en). Skånetrafiken uppger att de arbetar efter budgeten och Trafikförsörjningsprogrammet, samt de mål och riktlinjer som Region Skåne prioriterar. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande och tillsammans med budgeten planeras vilka stråk och vilka grupper av människor som ska prioriteras och hur det ska se ut med tillgängligheten. Informanten menar att Trafikförsörjningsprogrammet är ett väldigt viktigt underlag för deras arbete (SkTr). Trafikförsörjningsprogrammet utgår dock ifrån den regionala utvecklingsstrategin och Det flerkärniga Skåne.

De flesta som uppger att de utgår i från den regionala utvecklingsstrategin i sitt arbete menar att det ibland kan vara svårt att konkret veta hur de ska applicera strategierna i sitt arbete. Det finns strategier som uttrycker att det ska vara jämlikt, men en av informanterna från Enheten för strategisk fysisk planering menar att det inte riktigt sipprar ner i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen). Den tar upp vissa sociala värden, men planen går inte in konkret på hur man skulle kunna arbeta mer aktivt med de frågorna. Informanten menar vidare att de arbetar med jämlikhet, vilket är en tydlig målbild i den regionala utvecklingsstrategin, men att det kanske inte är så tydligt uttalat att det just handlar om jämlikhet. De önskar synliggöra att deras arbete påverkar jämlikhet. Informanten menar att kollektivtrafik är en stor del i jämlikhetsarbetet. Att man genom kollektivtrafik kan åstadkomma integration och koppla samman Skåne så att även socioekonomiskt svaga grupper kan ta sig runt omkring i Skåne (SFP 1).

Även informanten från Region Skåne Näringsliv menar att det är viktigt att det är jämlikt mellan stad och land. Man ska sträva efter att kunna erbjuda liknande möjligheter för kvinnor och män, men också om man bor i staden eller på landet. Det ska inte spela någon roll om man är bosatt i Östra Göinge eller i centrala Malmö. På Näringsliv arbetar man väldigt uttalat med jämställdhet. Informanten arbetar med jämställdhet utifrån ett tillväxtperspektiv och menar att arbetet är väl förankrat i både de jämställdhetspolitiska målen och i den regionala utvecklingsstrategin. Informanten arbetar dock inte alls med kollektivtrafik och uppger att det är andra som gör det, alla enheter har sina egna frågor. Det finns tre saker som Näringsliv arbetar med som informanten menar är allra viktigast i arbetet med jämställdhet. Det handlar om riktlinjer, uppföljning och finansieringsmallar. Riktlinjerna är något som kommit ur ett arbete från år 2012 när Region Skåne fick i uppdrag från regeringen att ta fram en handlingsplan för jämställd och regional tillväxt. I handlingsplanen identifierades ett antal utmaningar som Skåne står inför, bland annat könssegregeringen på arbetsmarknaden, ungas utbildningsval, invandrarkvinnors arbetslöshet och att jämställdhet tenderar att bara vara ett sidospår. I handlingsplanen föreslås sedan aktiviteter för att möta utmaningarna. Handlingsplanen genomfördes under åren 2013 och 2014. Man gick igenom både en intern och en extern jämställdhetsintegrering. Exempelvis hade man workshoppar för att nå ut till offentligt finansierade aktörer såsom exempelvis Almi och Media Evolution. Under åren 2014-2015 arbetade man med en första fas där de nya riktlinjerna för finansiering verkställdes. Ju högre finansiering man ansöker om desto högre är jämställdhetskraven. Informanten berättade att en stor del av den offentliga finansieringen av företagsfrämjande aktörer i Sverige går till aktörer som erbjuder spetskonsulttjänster till privatpersoner som utvecklar företag. Dessa har en mycket låg andel kvinnor som kunder. Det innebär att det blir en enorm ojämställdhet på vem som får ta del av de offentligt finansierade pengarna. Uppföljning handlar om att pengarna som delas ut ska återspeglas till Region Skåne.

Finansieringsmallar är mallar där jämställdhetsriktlinjerna är implementerade. För att kunna ansöka om projektmedel måste man fylla i denna mallen som omfattar jämställdhetskrav. Det finns också en punkt som rör integration (NL).

Kollektivtrafikmyndigheten uppger att den regionala utvecklingsstrategin är deras övergripande dokument som de ska följa. De menar att kollektivtrafiken ska vara öppen för alla och att alla ska ta tillgång och möjlighet att använda sig av kollektivtrafiken. Informanten menar att det är svårt att exakt peka på hur de arbetar med olika grupper av människor, men att det som är tydligast är deras arbete med funktionsnedsatta, eftersom det där finns olika mått och krav som måste följas (KM).

Informanten på Kultur Skåne menar att den regionala utvecklingsstrategin är väldigt viktig för alla på avdelningen för Regional utveckling och därför även för deras arbete. Informanten säger också att man kommit överens om den tillsammans med Länsstyrelsen och alla de skånska kommunerna. Dock anser informanten att målen är lite svårtmätbara och befinner sig mer på ett visionsstadium. Det är inte alltid helt lätt att bryta ner målen och målen kan ibland rymma allt och därför går det inte heller att misslyckas. Region Skånes kulturnämnd har satt upp två egna mål som är underordnade den regionala utvecklingsstrategin. Det finns även nio strategier. Men även där kan målen vara lite luddiga, eftersom även de är mer visionsartade. De är svåra att räkna på och även veta när förvaltningen nått målen. Informanten menar att det är en personlig åsikt om möjligheterna att nå målbilden (KS).

Även på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet har man utgått från den regionala utvecklingsstrategin och tagit fram en egen handlingsplan, som är antagen i regionstyrelsen. Framtill år 2014 så hade enheten en egen regional folkhälsostrategi som de arbetade efter. Nu har man dock beslutat att istället skriva in de övergripande målsättningarna när det gäller folkhälsa och social hållbarhet direkt i den regionala utvecklingsstrategi och det är också den man nu förhåller sig till. Informanten tycker att det finns många bra skrivningar i den regionala utvecklingsstrategin som bland annat handlar om att man ska arbeta för jämlikhet. Detta exempelvis genom att förbättra medborgarnas hälsa genom att arbeta hälsofrämjande och minska på skillnaderna i hälsa (FSH).

Den regionala utvecklingsstrategin är väl inarbetad hos de informanter som arbetar på Region Skåne. Det är väldigt tydligt att det är den regionala utvecklingsstrategin med målbilden för Skåne 2030 är det övergripande dokumentet för alla. En av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering säger att den regionala utvecklingsstrategin

och Strategier för Det flerkärniga Skåne är som ett paraply eller som en sorts bas i allt det som de arbetar med (SFP 2).

4.1.1. Strukturbild för Skåne

Inom Strukturbild för Skåne har Region Skåne tillsammans med de skånska kommunerna fört dialog kring hur Skåne ska utvecklas på regional nivå. Strukturbild för Skåne startade som ett projekt år 2005 och blev år 2011 en del i det ordinarie arbetet på Region Skåne. Syftet är att implementera det regionala utvecklingsarbetet i de skånska kommunerna, så att kommunerna kan stärka sin roll i Skåne och utvecklas i samma riktning som resten av regionen. Denna samverkan ska leda till hållbara fysiska strukturer. Inom Strukturbild för Skåne togs *Strategier för Det flerkärniga Skåne* fram. Målbilden visar hur Skåne ska utvecklas, ortstrukturen i Skåne ska vara flerkärnig. Det innebär att man ska satsa på de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna för att utvecklingen i hela regionen ska fungera. De tre tillväxtmotorerna är Malmö, Lund och Helsingborg, men Kristianstad och Hässleholm ska tillsammans skapa en fjärde tillväxtmotor för att även kunna ge tillväxtkraft i nordöstra Skåne. Tillväxtmotorerna har i sin roll som attraktiv storstad att locka till sig forskning, utveckling, kunskapsintensiv tjänstesektor, stort kulturellt utbud och ett brett utbud av handel. I tillväxtmotorerna finns även en stor del av regionens sysselsättningstillfällen. Det finns åtta regionala kärnor i Skåne och de har en central betydelse för sitt omland. De regionala kärnorna har en relativt stor befolkning, ett positivt pendlingsnetto och en branschbredd. De regionala kärnorna är Malmö, Lund, Landskrona, Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Ystad och Trelleborg (Region Skåne, 2013).



Bild 3. Det flerkärniga Skåne. (Region Skåne, 2013).

Det flerkärniga Skåne ska stärka tillgängligheten inom Skåne och utveckla Skåne till en gemensam arbetsmarknadsregion. De olika orterna, liksom stad och landsbygd kompletterar varandra. Det ska finnas förutsättningar för att både arbeta och bo i hela regionen och resandet ska ske kollektivt. Kollektivtrafiken ska vara väl utvecklad, framförallt ska det vara god koppling mellan de regionala orterna, och alla orter ska ha koppling till i alla fall en större ort. Det ska vara enkelt att gå och cykla i alla orter. Tillgången till rekreation i Skåne ska vara god och jämlik. Grönstrukturen ska hänga samman mellan orterna och ha en god kvalitet och kan därmed bidra till biologisk mångfald och rikt friluftsliv. För att målbilden ska nås om det flerkärniga Skåne finns fem konkreta strategiområden:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen.
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne.
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning.
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet.
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, Södra Sverige och Södra Östersjön.

Dessa strategiområden ska se till att målbilden för Det flerkärniga Skåne nås, där de fysiska strukturerna skapar förutsättningarna för att nå en hållbar utveckling, där alla tre aspekterna ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet nås (Region Skåne, 2013).

För att Skåne ska kunna utvecklas efter målbilden av det flerkärniga Skåne är kollektivtrafiken väldigt viktig. En informant som arbetar på Bjuvs kommun svarade att kollektivtrafiken är viktig för kommunens roll i Det flerkärniga Skåne och att samspelet mellan de större och mindre orterna är viktigt för att kunna klara av exempelvis bostadsförsörjningsfrågan som är väldigt aktuell just nu. Informanten menar att de större städerna i Skåne exempelvis inte klarar av sina utbyggnadsprogram och att de övriga orterna och kommunerna i Skåne då blir nyckelfaktorer för att kunna klara bostadsförsörjningen. Informanten menar också att människors boende ofta är beständigt. Man bor där man trivs och bygger upp sina relationer kring sitt boende, medan utbildning, arbete, kultur och fritid är mer föränderligt och därför behövs en bra kollektivtrafik för att man ska kunna ta del av utbudet. Det är viktigt framförallt för storstadskommunerna att hitta samverkanslösningar med andra kommuner i sitt omland och sådana diskussioner finns just nu, framförallt längst med de goda kollektivtrafikstråken (Bjuv). Informanten i Bjuv visade mig en bild som IREO, ett marknadsföretag, tagit fram. Bilden visar kollektivtrafiknätet i Skåne och Själland och där tågstationerna i Bjuv och Billesholm (kommande tågstation i Bjuvs kommun) hamnar mitt i kartan och tydligt visar Bjuvs lättillgängliga läge mitt i regionen.

GREATER COPENHAGEN Skåne + Nordsjælland

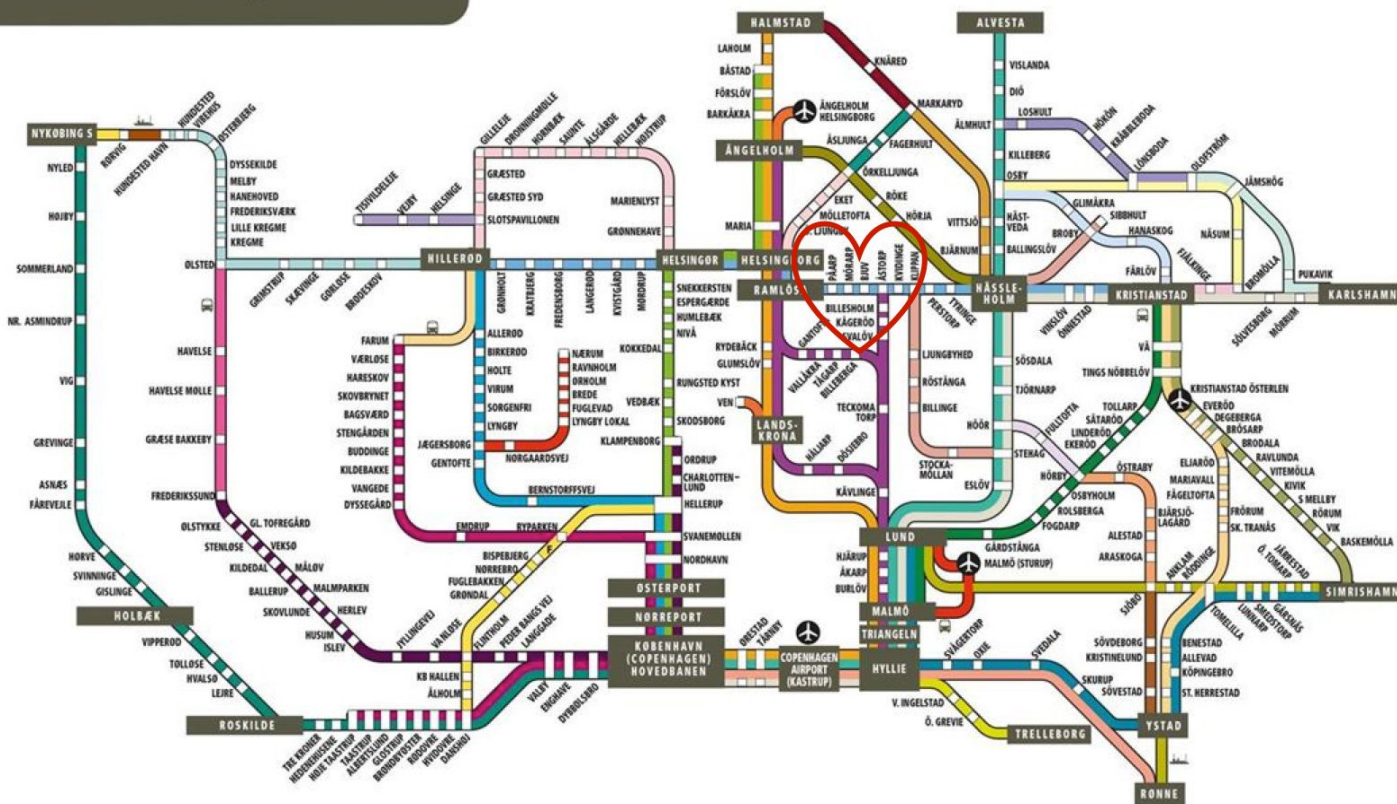


Bild 4. Bjuvs kommun i hjärtat av Öresundsregionen. (IREO, 2016).

4.2. Transportpolitiska mål

Regeringen har satt upp transportpolitiska mål för Sverige. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar trafikförsörjning för landets medborgare och näringsliv. Ett stadigt och effektivt transportsystem är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i Sverige. Transporter binder samman Sverige och stärker bland annat en växande ekonomi och ökad sysselsättning. För att företag ska kunna verka i hela landet krävs ett fungerande transportsystem. Dessutom finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa en grundläggande tillgänglighet till transportsystemet för människor och gods. Transportsystemet ska ha god kvalitet, vara effektivt och bidra till hela Sveriges utveckling. I funktionsmålet står det att transportsystemet ska vara jämställt och se till både mäns och kvinnors transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet måste ta hänsyn till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det handlar också om att bidra till bättre hälsa och miljö. De transportpolitiska målen visar vad som ska prioriteras inom den statliga politiken och hur myndigheter ska prioritera mellan olika önskemål och

behov. Målen ska även inspirera regional och kommunal planering samt stödja regionala och lokala transportmål (Länsstyrelsen Gotlands län, u.å).

Trafikverket arbetar med det transportpolitiska målet. Det är ett brett mål eftersom de innefattar alla medborgare och hela näringslivet:

Vårt uppdrag är ju det transportpolitiska målet som riksdagen har gett oss och det övergripande målet är att säkerhetsställa en samhällsekonomisk effektiv långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv, så i hela landet, så det utifrån det perspektivet och det är ju vår, det transportpolitiska målet, det övergripande målet så är det ju ganska ospecificerat så, utan det gäller alla medborgare och näringslivet i hela landet, så det är ju ganska, på det sättet är ju, ja brett. [...]Så det är ganska breda mål som våra uppdragsgivare har gett oss. Men det basala är ju att vi ska på något sätt bidra med tillgänglighet till våra medborgare och näringsliv och specifikt utpekat just ur också jämförbart skapa ett jämförbart transportsystem (TV).

4.2.1. Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål och inriktningar för kollektivtrafiken i Skåne. Region Skåne har det politiska och ekonomiska ansvaret över den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i Skåne. Trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med budgeten är det som styr den regionala kollektivtrafiken genom regionfullmäktige. Trafikförsörjningsprogrammet revideras varje år och behandlas av regionfullmäktige. Trafikförsörjningsprogrammet är långsiktigt och ska ge en helhetsbild över den regionala kollektivtrafiken, även den kommersiella trafiken. I Skåne ska kollektivtrafiken stärka den fysiska tillgängligheten och binda samman Skåne. Det råder en obalans i Skåne idag, vissa delar av regionen har inte lika god utveckling som andra delar. Det sker en utveckling i hela Skåne men tyngdpunkten ligger främst på sydvästra Skåne, men med hjälp av den flerkärniga ortstrukturen ska man skapa en utveckling som gynnar hela Skåne. Man ska också verka för att utveckla kopplingen till Öresundsregionen och Sydsverige. För att lyckas med detta finns olika mål för kollektivtrafiken och olika principer och strategiska ställningstagande. De är:

- Kollektivtrafiken är strukturbildande, vilket innebär att tätortsutbyggnad ska planeras i nära anslutning till kollektivtrafik. Detta för att kunna stärka tillgängligheten och maximera kollektivtrafiken.
- I samspel med övrig samhällsplanering, vilket innebär att kommunerna behöver ha ett regionalt perspektiv. De regionala värdena är viktiga att lyfta fram. I de kommunala översiktsplanerna måste kollektivtrafikens mål inkluderas. Det krävs utbyggda cykel- och gångstråk till den regionala kollektivtrafiken, men också till ortens andra målpunkter.

-
- Starka samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik, vilket innebär att det måste finnas starka kopplingar mellan den regionala kollektivtrafiken och den interregionala och internationella trafiken.
 - Långsiktighet och kontinuitet, vilket innebär att de investeringar som görs ska vara långsiktiga för att kunna bli lönsamma. Det kräver att det finns en stor kunskap om hur framtidens resande kan komma att se ut samt att det finns långsiktiga bedömningar som rör arbetsmarknad och boende.
 - Helhetsperspektiv i planeringen, handlar om att förändringar måste analyseras utifrån vilken påverkan det ger på helheten. Det kan exempelvis handla om att linjer som har flera anslutningar ska prioriteras efter flest bytesresenärer.
 - Kundernas val styr, innebär att se resan utifrån kundens perspektiv, eftersom de är villiga att betala. Det är viktigt att lyssna på vad medborgarna efterfrågar. Det handlar om att attrahera nya kunder, men också om att behålla de befintliga kunderna.
 - Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne. Det innebär att ta hänsyn till alla individer och deras resvanor och resmönster. Kvinnor och män, liksom olika åldersgrupper har olika behov och resandet ska utformas enligt olika resbehov. Trafiken ska också göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.
 - Effektiv trafik säkerställer utveckling, handlar om att ha gena färdvägar och hög framkomlighet. Det handlar också om att anpassa storlek på fordon till efterfrågan. På platser där reseunderlaget är litet handlar det om att hitta gemensamma lösningar, exempelvis samverka med kommunerna om skolskjuts.
 - Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras, vilket innebär att man måste se till kapacitetsproblem på det skånska järnvägsnätet, men också busstrafiken. I vissa delar av systemet finns inte utrymme för fler tåg och ett hårt nyttjat system gör också systemet sårbart vid störningar i trafiken. Det krävs därför stora satsningar på infrastrukturen i Skåne.
 - Hållbar utveckling i fokus, handlar om att den skånska kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefri år 2020. Teknikutvecklingen måste bevakas. Det ska också bli bättre körvägar för bussar genom centrum för att ta marknadsandelar från biltrafiken.
 - Samverkan är nödvändig, innebär att samverka mer med grannregionerna, såsom Halland, Småland, Blekinge och Danmark. Det handlar också om samarbete med de skånska kommunerna och med staten.
 - Kommersiell kollektivtrafik ger möjligheter, innebär att den kommersiella kollektivtrafiken kan ge möjligheter att utveckla trafikutbudet. Det handlar om att samarbeta med kommersiell trafik för att kunna förbättra för kunderna.

- Beslut om allmän trafikplikt för att säkerhetsställa kund- och samhällsnytta, innebär att Region Skåne kan besluta om allmän trafikplikt på trafik som anses nödvändig, men som inte är bärkraftig på kommersiella grunder.
- Region Skånes kollektivtrafik - Skånetrafiken, innebär att det är Skånetrafiken som är varumärket för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne ska leda, planera och upphandla trafiken. De ska också marknadsföra, informera och sälja trafiken samt utfärda färdtjänstillstånd och ta emot beställningar av viss trafik. Övrig verksamhet upphandlas i konkurrens (Region Skåne, 2014b).



Bild 5. Trafikförsörjningsprogrammet (Region Skåne, 2014).

Kollektivtrafikstråken delas upp efter den marknadsmässiga styrkan och efter deras betydelse för det regionala eller delregionala perspektivet. Styrka innebär reseunderlag, marknadsandel samt trafikekonomi och delas upp i starka stråk, medelstarka stråk eller svag trafik. Regionala perspektivet innebär de stråk som är regionalt viktiga och binder samman tillväxtmotorerna med orter som har fler än 3000 invånare. Delregionalt perspektiv innebär de stråk som binder samman större orter eller de regionala stråken med tätorter där det bor fler än 1000 invånare. Utbudet i stråken har olika riktlinjer, en grundläggande nivå för samtliga skåningar, ett utbud för stråk med delregional betydelse och ett tredje för stråk med regional betydelse. Där beskrivs också vilka öppettider trafiken har. Delregional nivå har exempelvis minst tolv dubbelturer per vardag mellan klockan 6-22 (Region Skåne, 2014b). Det är Kollektivtrafikmyndigheten som tar fram

Trafikförsörjningsprogrammet. Informanten svarar att de pekar ut stråk som är viktiga som Skånetrafiken måste ta hänsyn till även om de kanske inte är företagsekonomisk lönsamma:

Ja vi tar ju fram strategier för, vilka mål ska vi ha för kollektivtrafiken. Ramarna, vilken vilken typ av orter ska vi trafikera och, det är mer den typen. Vilka stråk är viktiga, inte bara ur marknadsperspektiv för det är Skånetrafikens del där dem ser liksom. Dem trafikerar alltså där det är företagsekonomiskt lönsamt, där det är många resenärer medan vi har pekat ut regionalt viktiga stråk som är till för att knyta ihop Skåne och har den, en annan funktion än bara liksom att, det är många som reser (KM).

Kollektivtrafikmyndigheten tar fram stråken och har då bland annat *Strategier för Det flerkärniga Skåne* som underlag. Informanten från Kollektivtrafikmyndigheten berättar att det har varit ett långt arbete där man har identifierat tillväxtmotorer och regionala kärnor. Vilka orter som ska ha trafik har framförallt pekats ut efter storleksmängd på orten, men de kan även pekats ut om de exempelvis har en viktig funktion som exempelvis är viktigt för turisternas framkomlighet. Olika stråk har olika funktioner (KM).

I Trafikförsörjningsprogrammet talas också om vilka åtgärder man vill åstadkomma. Kollektivtrafiken ska exempelvis anpassas till personer som har funktionshinder. Hållplatser och stationer ska anpassas och de med flest resenärer prioriteras först (Region Skåne, 2014b). Till år 2025 ska alla busshållplatser vara anpassade till funktionsnedsatta och Skånetrafiken har tillsammans med kommunerna prioriterat de hållplatser där det finns flest människor. Budgeten räcker nämligen inte till att anpassa alla just nu. Skånetrafiken har då varit i kontakt med handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) för att diskutera om vad som ska anpassas av de 4000 hållplatser som man har kvar att anpassa. Man har prioriterat att de hållplatser med 15 påstigningar ska anpassas först, men det finns ett utrymme för kommunen att påverka om de ser att behovet är större på en annan hållplats (SkTr).

I Trafikförsörjningsprogrammet står det också om vilka åtgärder som krävs för att nå miljömålen, exempelvis ska man öka tillgången på biogas för att kunna vara fossilfria. Miljöfrågor beaktas också vid all trafikupphandling. Det handlar också om att skadliga ämnen från trafiken inte ska överskrida miljökvalitetsnormerna i städerna och om att ta marknadsandelar från bilismen. I Trafikförsörjningsprogrammet står det också om hur kollektivtrafiken inte bara är en kostnadspost i Region Skånes resultaträkning utan hur den faktiskt genererar samhällsnytta. Sweco Infrastructure AB har på uppdrag från Region Skåne gjort en beräkning av samhällsnyttan på 2009 års trafik. Den visade att samhällsnyttan var på drygt 1,1 miljarder kronor för kollektivtrafiken i Region Skånes regi. Då beräknades endast miljöeffekter, trafiksäkerhet och minskat vägslitage. Man menar att det finns fler vinster med kollektivtrafik och att den största samhällsnyttan som

kollektivtrafiken sannolikt bidrar till är att binda samman Skåne. Medborgarna i Skåne får en ökad tillgänglighet och därmed möjlighet att hitta arbete och utbildning på pendlingsavstånd som i sin tur leder till större skatteintäkter som kan användas i den skånska välfärden (Region Skåne, 2014b). Detta talar även informanten på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet om:

Man har ett socialt hållbarhet och ett socialt investeringsperspektiv på saker och ting. Att man ska se sådana investeringar exempelvis i kollektivtrafiken också som en social investeringar som kan bidra till att minska kostnader på annat sätt i samhället (FSH).

På Kollektivtrafikmyndigheten försöker man ta in de sociala aspekterna bättre och lära sig att arbeta med dem. Just nu arbetar man med att handla upp en konsult som ska se på de samhällsekonomiska effekterna av de åtgärder som är inplanerade i Trafikförsörjningsprogrammet. Konsulten ska även få i uppdrag att titta på de sociala effekterna som de planerade investeringarna får. Genom det arbetet hoppas man bli bättre på att synliggöra vilka andra värden, utöver de ekonomiska, som kollektivtrafiken ger samhället. Det kan bli svårt att värdera effekterna i pengar, men att man åtminstone kan beskriva vilka effekter åtgärderna ger (KM).

Informanten på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet berättar att Kollektivtrafikmyndigheten är ganska ny i organisationen, men att de nu har börjat prata mer med varandra och börjar få ett bättre samarbete. Det finns en vilja till ett bättre samarbete. De har bland annat pratat med Kollektivtrafikmyndigheten om att få in Trafikförsörjningsprogrammet och liknande på remiss. Informanten uppger också att det redan nu sker en viss indirekt påverkan, eftersom de träffas på fikarasterna och då kan diskutera frågorna. Intresset finns men det har inte formaliserats något konkret samarbete ännu. Informanten på Enheten för Folkhälsa och social hållbarhet menar att de kan spela in deras perspektiv och på så sätt ge mer kunskap till underlaget som ska tas fram (FSH).

4.2.2 RTI-planen

Regeringen har gett i uppdrag till Region Skåne att göra en regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan). Planen innehåller vilka investeringsåtgärder som ska göras på framförallt Skånes vägnät. RTI-planen sträcker sig för åren 2014-2025. Region Skåne som är länsplaneupprättare ska ta fram förslag till länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen och efter att regeringen fastställt de ekonomiska ramarna ska Region Skåne även fastställa den. Region Skåne har fem utvecklingsmål för transportsystemet. De är:

- Stärka regionförstoring och regionintegrering i det flerkärniga Skåne.

- Stärka stad och landsbygd utifrån deras respektive behov
- Utveckla ett hållbart resande
- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden
- Transportsystemet skall vara effektivt, säkert och kunna nyttjas av alla.

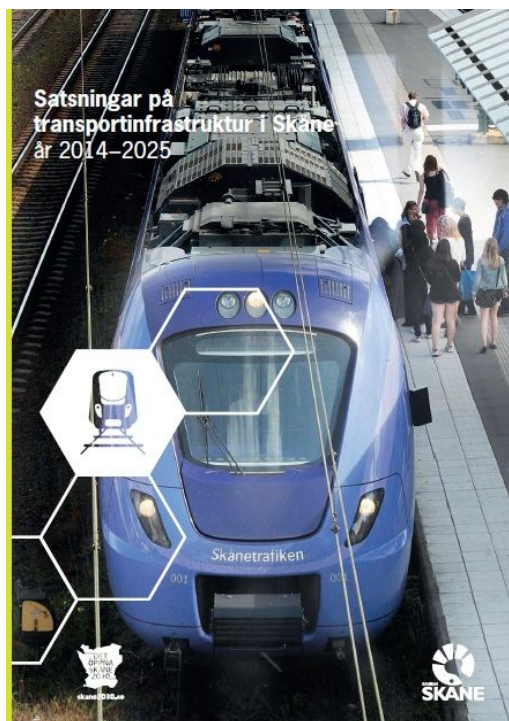


Bild 6. Regionala transportinfrastrukturplanen. (Region Skåne, 2014).

Utvecklingsmålen för transportsystemet utgår bland annat från den regionala utvecklingsstrategin, Strategier för Det flerkärniga Skåne, Trafikförsörjningsprogrammet, Miljömålen och de nationella transportpolitiska målen. Kollektivtrafikens utbud och järnvägsinfrastruktur är de åtgärds-kategorier som ger mest effekt mot att nå utvecklingsmålen. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas krävs också stora investeringar. Till den regionala planen görs även en Miljökonsekvensbedömning (Region Skåne, 2014c). Informanten på Kollektivtrafikmyndigheten säger att RTI-planen är ett gemensamt arbete eftersom den även påverkar Trafikförsörjningsprogrammet. Det tas även fram en Tågstrategi tillsammans med de som arbetar på infrastruktur. RTI-planen är grunden för vad Kollektivtrafikmyndigheten kan trafikera. Den är framförallt viktig för tågtrafiken, eftersom tåg är väldigt beroende av infrastruktur. Det hänger ihop eftersom RTI-planen är ett underlag till vad man behöver bygga ut (KM). Informanten på Enheten för strategisk fysisk planering uppger att man plockar in underlag till RTI-planen från de andra planerna, exempelvis Trafikförsörjningsprogrammet och Transportstrategin. Även den regionala utvecklingsstrategin och Det flerkärniga Skåne, men också den regionala cykelstrategin kan vara bra informationsunderlag till RTI-planen (SFP2).

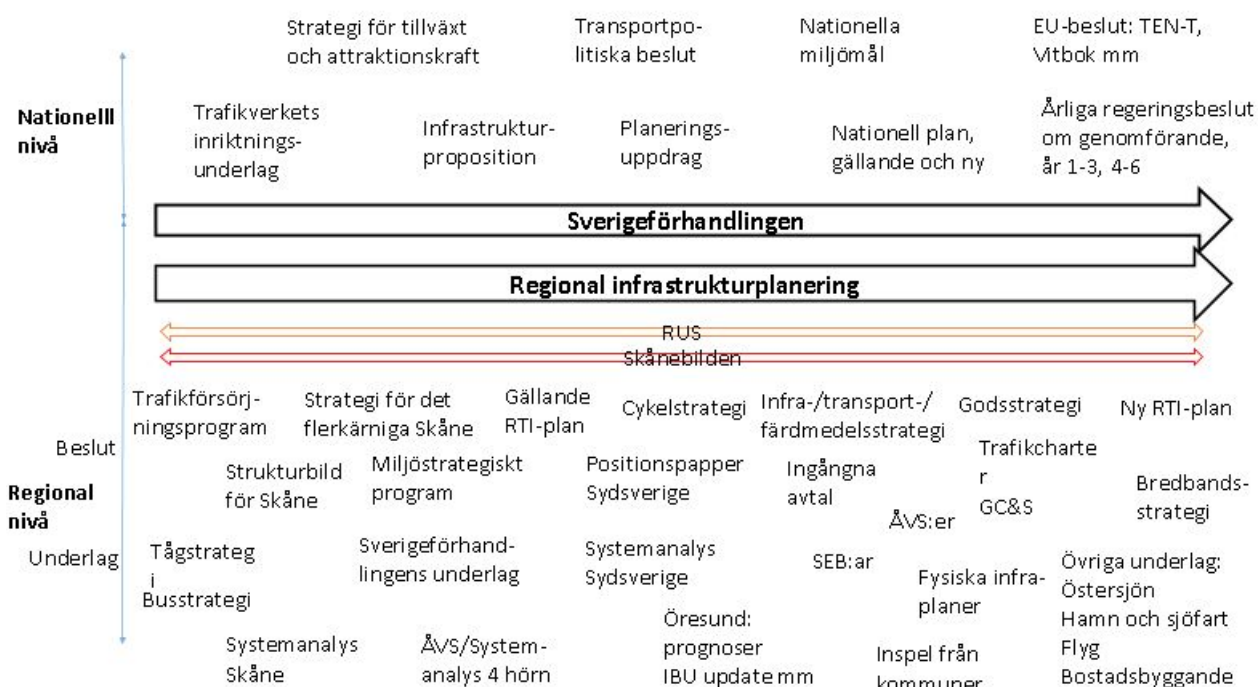


Bild 7. De dokument som RTI-planen har som underlag. (Region Skåne, 2015).

Enheten för folkhälsa och social hållbarhet har inte haft möjlighet att vara med och påverka RTI-planen, däremot berättade informanten att man tidigare hade arbetat med hälsokonsekvensbedömningar i anslutning till RTI-planen. För cirka åtta år sedan så gjordes en hälsokonsekvensbedömning på RTI-planen tillsammans med arbets- och miljömedicin, dock kom den inte till användning. Informanten hoppas på att i framtiden komma med i planerna och bidra med kunskap och kunna göra en typ av social konsekvensanalys på RTI-planen (FSH).

4.3 Konsekvensanalyser

Under 1970-talet uppstod miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) i USA, Kanada, Australien och Västtyskland. Under 1980- och 1990-talet spred sig sedan MKB till många fler länder. I Sverige diskuterades MKB redan på 1970-talet. I miljöskyddslagen år 1981 infördes krav på att effekterna på miljön skulle beskrivas i en ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet och år 1987 fick väglagen MKB-bestämmelser. När Sverige skrev ett frihandelsavtal med EU år 1994 började ett EU direktiv att gälla som innefattade MKB vilket ledde till att Plan- och bygglagen (PBL) fick bestämmelser om MKB. Samtidigt pågick arbetet med miljöbalken och den trädde i kraft år 1999. År 1994 fick Sverige bestämmelser i PBL om MKB i vissa detaljplaner och år 1996 blev reglerna mer omfattande för detaljplaner. År 1996 kom också regler för MKB i översiktsplaner.

Länstransportsplaner har också krav på MKB sedan 1990-talet (Hedlund, 2007). Miljöfrågorna börjades tas på allvar och det finns idag lagligt stöd till MKB i planprocessen. Den social frågan har dock hamnat lite i skymundan. Campbell (2013) menar att inom planering riskerar antingen den ena eller den andra disciplinen att bli marginaliserad. Dock menar Campbell att de två disciplinerna ligger nära varandra och att det är klimatförändringarna som har fört dem närmare. De två disciplinerna har inte förenas på ett enkelt sätt eftersom man inte talar samma språk eller använder liknande metoder (Campbell, 2013).

Markanvändning styrs av framförallt Miljöbalken, Plan- och bygglagen, Väglagen och Banlagen. Gemensamt för reglerna är att det i förväg ska ske en prövning om hur planen påverkar natur- och kulturmiljön. Den förväntade miljöpåverkan ska utredas och redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (Holmberg & Knutsson, 2008). Samlad effektbedömning (SEB) mäter projektets samhällsekonomiska effektivitet. Kalkylerna ger dock inga absoluta sanningar. Detta eftersom många prognoser, effektsamband och kalkylvärden är osäkra och antagande görs som inte stämmer överens med verkligheten. Vid viktiga investeringsbeslut bör därför inte en samhällsekonomisk analys vara det enda underlaget som man tar hänsyn till (Hiselius, 2008) I förstudien till Spårväg Syd, ett projekt som Stockholms läns landsting utreder, framkom det att en samhällsekonomisk kalkyl inte räcker för att beskriva effekterna av investeringen och man beslutade därför att göra en social konsekvensbeskrivning som ett komplement till den samhällsekonomiska kalkylen (Stockholms Läns Landsting, 2015) Även Larsson & Jalakas (2008) kritiserar samhällsekonomiska kalkyler som görs vid nya vägar. I kalkylen finns det olika sorters resor, tjänsteresor och privatresor. Författarna menar att det bara finns arbetstid eller fritid och att det obetalda arbetet inte existerar i kalkylen trots att det finns mängder av data kring resevanor. Det obetalda arbetet borde jämföras med arbetsresor i kalkylerna (Larsson & Jalakas, 2008). På Region Skåne arbetar man med samhällsekonomiska bedömningar vid exempelvis framtagandet av RTI-planen. Detta för att kunna prioritera vilka investeringar som är viktigast att göra. Man väljer ut de objekt som man kan visa ger bäst samhällsekonomisk effekt, det vill säga var man får ut mest av det satsade pengarna. Vissa objekt kan dock vara svåra att räkna på (SFP 2).

Idag arbetar samtliga informanter från Region Skåne utifrån den regionala utvecklingsstrategin, direkt eller indirekt via andra dokument, som i sin tur utgår ifrån den regionala utvecklingsstrategin. Jämlikhet bör således finnas med i planeringen. En av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering menar att RTI-planen är till för alla trafikanter och att det därmed innebär en sorts jämlikhet i transportsystemet, även om det är fler kvinnor som använder kollektivtrafiken och cyklar (SFP 2). Informanten från Kollektivtrafikmyndigheten är inne på ett likande spår, att man dagligen ändå arbetar

med jämlikhet, eftersom man arbetar med kollektivtrafik. Efter att bilen lanserades har trafikplaneringen och samhällsplaneringen blivit allt mer bilberoende. Detta är exkluderande eftersom de som inte kan eller vill köra bil får en sämre tillgänglighet och en sämre möjlighet att ta del av samhället. Kollektivtrafikmyndigheten arbetar dagligen med att försöka vända denna trend och istället satsa mer på gång, cykel och kollektivtrafik, vilket innebär en större tillgänglighet för alla och därmed en förbättrad jämlikhet (KM).

Det är ändå inte helt tydligt hur man arbetar med jämlikhet. Men Kollektivtrafikmyndigheten och Skånetrafiken arbetar mest tydligt med rörelsehindrade och synsvaga, vilket ger en ökad jämlikhet för funktionsnedsatta. De planerar också tidtabeller så att det går att åka kollektivt mitt på dagen för de som inte arbetar eller för de som har andra behov. De delar upp trafiken i arbetspendling och fritidspendling. Det är olika tider som gäller för de olika typerna av pendling. Arbetspendling har exempelvis fler turer i rusningstrafik när det är fler som åker kollektivt. Informanten menar att de inte arbetar med trafikeringen ur ett jämlikhetsperspektiv utan öppettiderna, som de kallas, är till för olika typer av resor, vilket i sin tur passar alla människor. De arbetar däremot med trygghetsaspekter vid hållplatser och stationer, vilket leder till ökad jämställdhet mellan kvinnor och män, eftersom de vet att kvinnor är mer beroende av kollektivtrafik än vad män är. De ser till att det är tryggt och säkert genom exempelvis bra belysning (KM).

Även Trafikverket arbetar med trygghetsåtgärder. De ser över belysning och siktlinjer i exempelvis tunnlar under järnvägar. Man arbetar helt enkelt för att skapa en trygg miljö. I allt nytt som produceras av Trafikverket finns jämställdhetsperspektivet med och man försöker göra anläggningar som ser till både mäns och kvinnors behov.

Jämställdhetsperspektivet genomsyrar all verksamhet och finns också med i allt som analyseras, exempelvis olyckor och olika typer av statistik. Det finns en del äldre passager som byggdes utifrån ett annat perspektiv. Framkommer det brister inom Trafikverkets fastigheter eller anläggningar så försöker man åtgärda dessa (TV),

Informanten för Kultur Skåne berättar att de arbetar med jämställdhetsperspektiv genom att ställa krav på de verksamheter som söker bidrag från Region Skåne. De som får regionalt bidrag kan vara exempelvis Malmö Opera, Kulturen i Lund eller Wanås utställningar. Det är cirka ett 50-tal verksamheter som får bidrag. Informanten menar att man är noggrann med att tänka på jämställdhetsperspektivet. De granskar redovisningar och när de träffar verksamheterna så går man igenom kvantitativa uppgifter och pratar exempelvis om hur många besökare man har, vilket åldersspann man har och hur man

arbetar med jämlikhet. Ofta har kulturverksamheterna själva egna jämlikhets- och miljöpolicies (KS).

Informanten på Kultur Skåne menar att det ändå kan vara svårt att få in jämlikhetsperspektiv eftersom vissa kulturformer är väldigt homogena. Vissa kulturformer drar en viss typ av människor, trots det tycker informanten att verksamheterna är duktiga på att arbeta med andra grupper än de traditionella grupperna. Exempelvis arbetar de mycket med barn och unga. Det är fler människor som går på museum, många kommer dit med skola. Däremot är det svårare att få en heterogen besöksgrupp till exempelvis operan eller teatern, även om skolor också besöker de verksamheterna. Etniska minoriteter och barn och unga är de två grupper som Kultur Skåne har valt att peka ut att man vill arbeta med. Det är dock inte helt formaliserat än. Det finns också nya sätt att nå ut till människor och de har upptäckt att hemsidor och digital delaktighet kan vara ett sätt att nå ut till en ny publik, till exempelvis barnfamiljer. På Facebook har man exempelvis kunnat hitta nya referensgrupper. Genom att nå ut till andra målgrupper har de även upptäckt att det behövs vissa anpassningar i verksamheter för att alla människor ska kunna tillgodogöra sig informationen. Exempelvis har de upptäckt att informationen på museet ofta kan vara för svår att ta till sig, texterna är svårt skrivna och har ibland för mycket information. Detta gäller speciellt för människor med dyslexi. Detta framkom när de arbetade med barn och unga och bemötandefrågor, så det blev en oväntad effekt att de behövde förändra informationen som tidigare mer var anpassad för att passa museipersonalen än besökare. Nu kan man via utvecklingsbidrag arbeta mer för att nå den gruppen (KS).

Samtliga informanter anser att kollektivtrafik i sig är ett sätt att göra samhället mer jämlikt. På Enheten för folkhälsa och social hållbarhet säger informanten att kollektivtrafik är bra ur ett jämställdhets- och ett jämlikhetsperspektiv och att ju fler som reser med kollektivtrafiken desto mer jämlikt blir det. Informanten anser att det finns aspekter i kollektivtrafiken som man bör beakta, exempelvis bör man se till att tänka på geografisk jämlikhet, att oavsett var i Skåne man bor så ska man ha tillgång till kollektivtrafik, förstås inom rimliga gränser. Det bör inte endast vara den ekonomiska lönsamheten för den enskilda kollektivtrafiklinjen som styr. Informanten menar också att de personer som bor i socialt utsatta områden kanske inte har samma förutsättningar att klaga på kollektivtrafiken och sätta press på politikerna som de personer som bor i områden som präglas av människor med hög utbildning:

Kan man ju tänka mycket på geografisk jämlikhet också så att man, även om man bor på landet och bor i delar av Skåne som inte har, inte är tätbefolkade så att säga, att dem också har någorlunda tillgång till kollektivtrafiken, att man tänker på det sättet också och inte bara på de ekonomiska styrmedlen och lönsamheten för kollektivtrafiken, utan att alla har tillgång till den på ett så jämlikt sätt

som möjligt så att säga, men också att man ser till att de områdena i städerna till exempel som de mest socialt utsatta att de också har god tillgång till kollektivtrafik. Ofta är det ju så att, de är ju dem personerna som bor i områdena som har högst utbildning som också vet hur man ska överklaga och göra långa skrivelser, så för att sätta tryck på politikerna på samhällsplanering för att de ska få som de vill medan de som bor i miljonprogramsområden, om man nu ska generalisera, inte har dem möjligheterna så att dem klagar ju inte på samma sätt i fall man blir av med kollektivtrafik eller i fall man inte drar linjen in till det området, vilket gör att dem då blir utsatta för det, så det här är mycket en kommunikationsfråga också att man verkligen tänker att vilka sociala behov det finns när man gör prioriteringarna utifrån dem målsättningarna. Det är väl det som man kan lägga in där så att säga i jämlikhetstänket (FSH).

Även en av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering menar att man bör tänka mer på vilka vinster kollektivtrafiken kan ge i samhället som hamnar under andra poster än i Skånetrafikens budget. Vissa turer kanske läggs ner för de inte är trafikekonomiskt lönsamma, men så har de andra värden och funktioner som går förlorade. Informanten uppger liksom informanten på Kollektivtrafikmyndigheten, att man ska handla upp en konslut som ska räkna mer på samhällsnyttan av de mjuka värdena. Där kanske de kan få fram vilka värden en större arbetsmarknad ger eller vad en bättre integration ger. Man kanske kan se att det blir färre inflöden till sjukhusen så att det blir en besparing i en annan ända av Region Skåne. Även om det kan bli svårt att få fram en sådan uträkning kanske det ändå ger vinster i att man faktiskt börjar diskutera de mjuka värdena och får fler mandat att arbeta med dem frågorna. Informanten menar också att de behöver lyfta den sociala hållbarhetsaspekten, eftersom den ofta hamnar i skymundan. Den ekologiska biten täcks in av miljökonsekvensbeskrivningar, men det sociala tenderar att glömmas bort (SFP 1).

Informanten menar vidare att de ändå gör saker för den sociala hållbarheten, men att det inte synliggörs tillräckligt. Ibland ser man inte att vissa åtgärder kan ha effekt på den sociala hållbarheten, som exempelvis upprättandet av en busslinje. De ser endast att folk kan ta sig från A till B och då behöver den köra vissa tider, men man tänker inte vidare på vilken nytta det blir för exempelvis integration. Busslinjen kanske ger stor nytta för de människor som inte har tillgång till bil men som då kan få komma ut i skogen eller besöka en kulturupplevelse. Informanten menar att kollektivtrafiken är viktig för att samhället ska vara mer jämlikt och informanten tar upp aspekter som människors frihet och möjlighet till arbete, utbildning, kultur och fritid. Kollektivtrafiken leder till att det blir en större arbetsmarknad, att folk kan ta sig till utbildningar och kultur. Ungdomar som inte har körkort kan ta sig runt själv och det ger dem en stor frihetskänsla, vilket skapar ett mervärde för de personerna. Att människor kan ta sig till kultur är också viktigt eftersom det finns studier som visar att befolkningen blir friskare av att exempelvis få se taylor. Tillgänglighet skapar alltså oerhört stora värden. Kollektivtrafiken är också viktigt för att

Skåne ska bli runt, liksom det står i den regionala utvecklingsstrategin, vilket betyder att man ska ha god tillgänglighet oavsett var i Skåne man bor. Kollektivtrafiken kostar mycket, men det är inte samma kostnader som om att alla måste ha en egen bil (SFP 1). Även informanten på Kultur Skåne beskriver kollektivtrafikens betydelse för att alla ska kunna ta sig till kulturutbudet i Skåne, även alla dem som inte har tillgång till bil. Informanten menar att kollektivtrafiken är en jätteviktig sak för att invånarna i Skåne ska kunna ta sig till alltifrån teater och opera i staden till museer ute på landet. Triangeln i Malmö är en stor knutpunkt för olika kulturupplevelser. Kollektivtrafiken är en mycket viktig grundinfrastruktur för att besökare ska hitta till kulturverksamheterna i Skåne (KS).

Däremot upplever informanten på Kultur Skåne att de inte kan påverka kollektivtrafiken i Skåne. Det är inte ekonomiskt försvarbart att erbjuda en buss om inte folk använder sig av bussen. Informanten menar att det är olyckligt för exempelvis de museer som ska hämta hem sina stora besökargrupper under helgen, men så går kanske bara bussen på vardagar. De har försökt påverka, men det finns inte så mycket att sätta emot. Det var många kulturverksamheter som hörde av sig och tyckte att Kultur Skåne skulle påverka Skånetrafiken, eftersom de tillhör samma organisation. Informanten menar att Skånetrafiken ändå har ett väldigt bra underlag när de väljer att dra in eller dra ut en ny busslinje och att de inte kan lägga sig i den biten. Det finns dock en stor möjlighet för kommunerna att påverka att det blir en hållplats vid en kulturupplevelse, men det krävs ändå någon typ av användarunderlag. Informanten är också positiv till att man har börjat titta på möjligheter för människor att åka kollektivt till olika kulturupplevelser. Regional utveckling arbetar också tillsammans med Skånetrafiken med olika naturområden, kopplat till Region Skånes vandringsleder. Nyligen har man även tagit in kultursidan och fått i gång ett samarbete där man på Skånetrafikens pågatåg kan visa reklam för hur man kan ta sig till olika kulturupplevelser med hjälp av kollektivtrafiken. Informanten menar också att Skånetrafiken själva har upptäckt att det är fler som vill använda kollektivtrafiken i andra syften än bara arbetspendling och man nu även arbetar med fritidsresor. Det menar informanten är ett sätt att arbeta med jämlikhet eftersom kollektivtrafiken möjliggör att alla kan ta sig till en plats. Skånetrafiken har börjat arbeta mer aktivt med detta. En anledning till varför Skånetrafiken har börjat titta mer på fritidsresor uppger informanten att det kan bero på att kulturchefen och Skånetrafiken tidigare satt i en ledningsgrupp tillsammans och kanske då haft ett samtal kring detta, tyvärr är det inte så längre. Men att det samtalet kanske kan ha varit en tankeställare (KS). Även en av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering svarade att man har börjat arbeta mer med fritidspendling. Det var något som inte fanns tidigare utan fokuset låg helt på arbetspendling. Nu finns det dock tåg som går på helgerna i nästan samma utsträckning som på vardagarna på vissa sträckor. Det har gett ett högt resande, vilket är positivt (SFP 1).

Ett begrepp som återkommer i alla intervjuerna är social hållbarhet. Informanten på Kollektivtrafikmyndigheten menar att det just nu är lite på modet med social hållbarhet. De arbetar med sociala frågor utan att säga att det är social hållbarhet. Även Trafikverket menar att man mer pratar om social hållbarhet än om jämlikhet. Social hållbarhet är en term som dyker upp mer och mer i olika sammanhang och det är väldigt populärt att prata om det just nu. Anledningen till att man pratar mer om social hållbarhet än jämlikhet kan vara att social hållbarhet känns mer inkluderande. Social hållbarhet är ett samlingsord som i princip innebär en motats till allt som är dåligt (TV).

På Enheten för strategisk fysisk planering önskar man att arbeta mer med social hållbarhet kopplat till kollektivtrafik och man strävar efter att försöka lyfta de sociala aspekterna:

Framförallt att jobba mer med social hållbarhet kopplat till vilka investeringar vi gör. Att man ska se de värdena också och inte bara ekonomiskt utan ta in dem värdena också så att man kan lyfta vissa objekt som kanske inte i vanliga SEB:ar skulle lyfts, för då tar man inte med dem värdena, att det blir integration och att man får en större arbetsmarknad, utan då är det mer vad kostar investeringen, hur många är det som skulle kunna tänkas använda den och då tar man ju med hur många som bor i området [...] Jag tror mer att man behöver hitta som något form av verktyg alltså någon form av alltså utveckla sociala konsekvensbeskrivningar kopplat till infrastrukturen. Att det ska vara lika naturligt som att man använder SEB:ar så ska det också vara en viktig aspekt. Sen tror jag framförallt kopplat till kollektivtrafik att man skulle kunna jobba mer aktivt med den typen av mer påverkan och kampanjer som skulle kunna synliggöra och underlätta för många (SFP 1).

4.3.1. Sociala konsekvensanalyser (SKA)

Konsekvensanalyser är ett verktyg som visar olika sätt att handla. De kan fungera som ett beslutsunderlag där olika alternativ ställs mot varandra och där konsekvenserna av dessa analyseras. Genom konsekvensanalyser kan kunskaper förfinas. Analyser kan också ge förslag på hur det valda alternativets negativa påverkan kan minska. I Sverige har inte sociala konsekvensanalyser fått lika stor spridning som miljökonsekvensbedömningar. År 2002 föreslog Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) att alla förslag och ingrepp i transportsystemet ska analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv och att effekterna för kvinnor och män skulle redovisas i liknande form som en miljökonsekvensbedömning. I regeringens proposition *Framtidens resor och transporter* skriver regeringen att sociala konsekvensanalyser är ett viktigt arbetssätt för att kunna nå jämställdhet inom transportsystemet (Levin, et al., 2016). Inom infrastrukturutredningar är sociala konsekvensanalyser ett ganska färskt verktyg. I Sverige har det dock funnits andra konsekvensanalyser under en längre tid, exempelvis barnkonsekvensanalyser, hälsoanalyser och trygghetsanalyser. En social

konsekvensanalys innehåller även dessa perspektiv. Sociala konsekvensanalyser utgår från människans olika livssituationer och behov och hur de påverkas när en fysisk förändring ska genomföras. Genom att identifiera viktiga sociala perspektiv på en plats och arbeta med dem i en planprocess kan också kunskapen om den platsen förbättras. En social konsekvensanalys förenar de fysiska och ekonomiska perspektiven med de sociala perspektiven. Den kan tydligt visa vilka nyttor och/eller negativa effekter som en infrastrukturinvestering kan ge (Stockholms läns landsting, 2015). Det är inte helt enkelt att förklara och anta sociala konsekvenser. Människor upplever fysiska ingrepp på olika sätt. Människor har också varierande förutsättningar och behov. Eftersom varje människa är unik och varje område har sin unika bakgrund och struktur leder det till att den fysiska planeringen ofta kräver både kvalitativa och kvantitativa analyser (Göteborgs stad, 2011a).

I Stockholms Läns Landstings sociala konsekvensbeskrivning om Spårväg Syd har man utgått från fyra olika sociala aspekter. De är sammanhållning och möten, delaktighet och engagemang, jämlikhet och jämställdhet samt vardagsliv, hälsa och trygghet. När man beaktar jämlikhet och jämställdhet enligt rapporten från Spårväg Syd handlar det om att man genom kollektivtrafik kan förbättra människors möjligheter att på lika villkor delta i samhället. Genom att tillgodose områden med lågt bilinnehav med kollektivtrafik beaktas jämlikhet. Kollektivtrafiken kan också knyta ihop olika typer av områden, vilket skapar förutsättningar för jämlikhet. Kollektivtrafik ger människor möjlighet att röra sig och kopplar ihop socialt isolerade områden med omvärlden. För en jämställd kollektivtrafik behövs förändrade resmöjligheter. Kvinnor arbetar mer deltid och behovet att resa sträcker sig utanför högtrafikperioderna (mellan klockan 6-9 och 15-18). Kollektivtrafiken behöver också vara anpassad till målpunkter, bra turtäthet under hela dygnet och trygga hållplatser. I rapporten lyfts också fram att genom att satsa på kollektivtrafik i utsatta områden bidrar man till att stärka det sociala kapitalet, eftersom investeringar sänder signaler om att ett område inte är bortglömt, vilket i sin tur leder till att de boende i området känner tillit till samhället. Under arbetet med den sociala konsekvensbeskrivningen har Spårväg Syd tagit fram bakgrundsinformation om området, haft dialoger med medborgare, samlat in kunskap om sociala konsekvensanalyser och samlat in statistik från området (Stockholms läns landsting, 2015).

Göteborgs stad har tagit fram en social konsekvensanalys (SKA) som ska appliceras på allt planeringsarbete som görs i kommunen. Tanken är att på lång sikt ska de sociala frågorna naturligt arbetas in när planer görs upp. En hållbar utveckling kräver att de sociala frågorna arbetas in tillsammans med de ekonomiska och ekologiska perspektiven. Idag ser det dock inte ut så i planeringen och en SKA kan ses som en verktyg för att lära sig mer och synliggöra de sociala frågorna kopplat till fysisk planering (Göteborgs stad, 2011a). För att ta fram en social konsekvensanalys bör man först göra en

inventering av det befintliga sociala livet. Vilka värden och behov finns? Efter att ha samlat in kunskap från exempelvis medborgare, verksamheter och andra förvaltningar går man vidare till åtgärder. Där formuleras mål och planförslag, scenarier eller åtgärder. Vilka åtgärder behövs för att stärka/förverkliga de sociala aspekterna i området eller staden? Kunskapen som samlats in ligger sedan till grund för ett planförslag. I planhandlingarna ska det tydligt framgå vilka avvägningar som görs och varför. I den sociala konsekvensanalysen ska sedan de insamlade sociala aspekterna från inventeringen analyseras, om planens utformning kan ge positiva, negativa eller oförändrade konsekvenser. Hur kan de planerade förändringarna påverka de sociala aspekterna som är identifierade? Det är bra att redovisa vilka val och ställningstagande som gjorts under planprocessen eftersom de skapar transparens och kan ge stöd för slutsatserna. I den sociala konsekvensanalysen utgår man ifrån olika geografiska analysnivåer, byggnad/plats, närmiljö, stadsdel, staden och regionen. Man utgår också i från fyra sociala aspekter som är sammanhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. De fyra sociala aspekterna hör ihop med vad den fysiska planeringen kan påverka och andra dokument som använts inom Göteborgs stad (Göteborgs stad, 2011a).

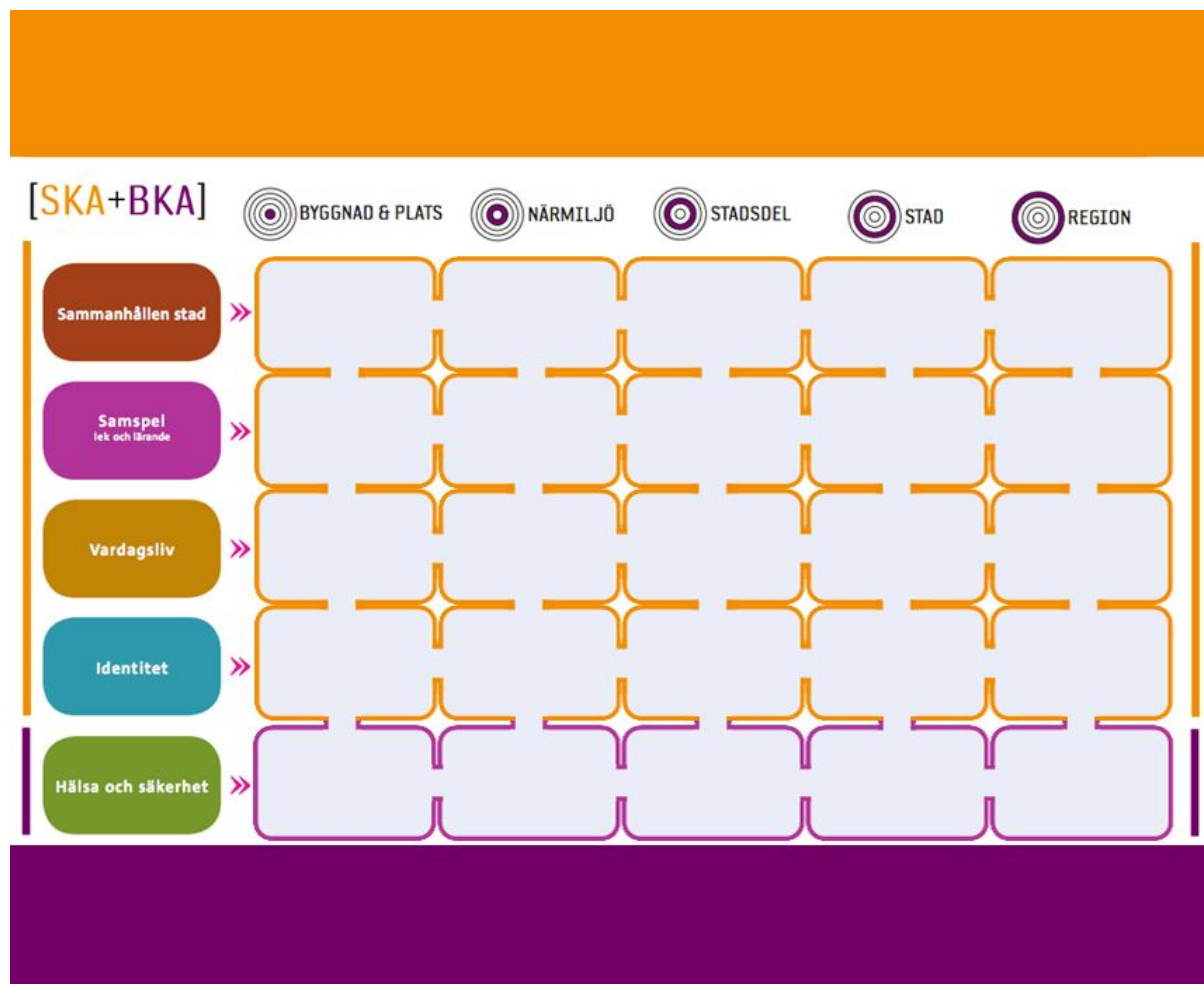


Bild 8. Social konsekvensanalys och Barnkonsekvensanalys. (Göteborgs stad, 2011).

I intervjuerna frågade jag informanterna om de tror att sociala konsekvensanalyser är något som de kan arbeta med. På Enheten för Folkhälsa och social hållbarhet svarade informanten att de skånska kommunerna ibland är väldigt duktiga på att ta in sociala frågor i exempelvis översiktsplanerna, men att det kan variera mycket mellan kommunerna. Ibland nämns de bara lite grand, pliktskyldigt, att det är viktigt med social hållbarhet. Men när det kommer till de konkreta förslagen så glöms den sociala hållbarheten ofta bort. Informanten menar att sociala konsekvensanalyser är ett bra verktyg att arbeta med och berättar att det tidigare fanns liknande analyser. Det fanns hälsokonsekvensbedömningar som Region Skåne arbetade med tillsammans med bland annat Folkhälsoinstitutet, som det hette då och även med SKL, Sveriges kommuner och Landsting. De försökte utveckla metoder för att arbeta med de frågorna, men det fick aldrig något riktigt stort genomslag. Anledningen till varför det inte fick ett starkt genomslag var troligen politiskt. Sociala konsekvensanalyser kan ses som en nystart på det arbete som pågick tidigare med hälsokonsekvensbedömningar. Informanten menar att sociala konsekvensanalyser är lite bredare än vad hälsokonsekvensbedömningarna var, men att det ändå i princip är samma sak. Arbetet med de sociala frågorna genom konsekvensanalyser är alltså något som redan har pågått under en ganska lång tid (FSH).

På Kollektivtrafikmyndigheten har man inte arbetat med sociala konsekvensanalyser tidigare, däremot har man varit på föredrag och lyssnat på hur man har arbetat i projektet med Spårväg Syd. De kan tänka sig att göra ett liknande arbete, men troligen inte lika omfattande. De vill dock lära sig mer om hur man kan hantera de sociala frågorna bättre. (KM). Även på Enheten för strategisk fysisk planering har man funderat kring sociala konsekvensanalyser och tagit del av andra kommuners och regioners arbetssätt, bland annat har man tittat på hur de har gjort med sociala konsekvensanalyser i Göteborgs stad, men de har även tittat på Stockholms läns landstings projekt Spårväg Syd. Informanten berättade att man där lagt in de sociala värdena och att det kan vara ett sätt som även Region Skåne kan arbeta med. Det är viktigt att ta in hur man värderar investeringar, också ett hälsoperspektiv är viktigt (SFP 1).

På Enheten för strategisk fysisk planering har man också haft en workshopserie under våren 2016 där man vid tre tillfällen träffat de skånska kommunerna och diskuterat hur man kan arbeta med social hållbarhet i den fysiska planeringen. Det har varit tre olika teman; socialt hållbara offentliga rum och tillgänglighet, socialt hållbara funktioner och generationer samt socialt hållbar samverkan. Efter varje workshop har man sammanställt ett Temablad som skickats ut till kommunerna i Skåne. Efter workshopseriens slut kommer ett Tema PM sammanställas som ska innehålla den kunskap, lärdomar och

redskap som framkommit (Region Skåne, 2016). Informanten för Enheten för folkhälsa och social hållbarhet säger att det finns ett gott samarbete med Enheten för strategisk fysisk planering och nämner detta projekt, workshopserien om social hållbarhet. Informanten hoppas att det framtagna Tema PM:et ska kunna hjälpa de skånska kommunerna med att arbeta mer med de sociala frågorna:

Vi har ett bra samarbete, just den här senaste Tema PM:et också då som vi håller på att jobbar med. Det är meningen att den skriften ska kunna bli ett bra verktyg sen också för för även att kunna hänvisa till kommunerna. Att kommunerna vi kan hänvisa kommunerna till den att läsa den ta del av den när de gör sin planering. Sen kan vi inte göra mer än så så att säga för de har ju sitt planmonopol så att vi kan ju bara undervisa och uppmuntra så att säga (FSH).

4.3.2. Barnkonsekvensanalyser

Göteborgs stad har också tagit fram en barnkonsekvensanalys (BKA) som bygger på matrisen till den sociala konsekvensanalysen (se bild 8), dock är aspekterna omformulerade. Det har också lagts till en aspekt som är hälsa och säkerhet och en övergripande fråga som ifrågasätter hur man tagit in barns synpunkter och kunskaper. Anledningen till att man tagit fram en barnkonsekvensanalys är eftersom man ser ett behov av att utveckla barnperspektivet i samhällsbyggnadsprocessen och därmed få ett bättre beslutsunderlag till planeringen. Genom en barnkonsekvensanalys är det lättare att diskutera och bearbeta barns perspektiv, eftersom perspektivet lyfts konsekvent. Om barn bara är en del av alla andra riskeras deras perspektiv att glömmas bort. Barn utgör en stor del av befolkningen och miljöer ska fungera för alla som använder dem. Barn har dock ingen rösträtt och har ingen eller bara en liten chans att påverka utformningen av miljöer. De fysiska strukturerna påverkar barns möjligheter till lek, rörelse, vardagsliv, identitet, hälsa och säkerhet. Barn kan räknas som en svag grupp som har ingen eller liten påverkan på hur vuxna bygger samhället och därför är det viktigt att ge barn och unga plats att uttala sig. I de fall där det är tydligt att det planeras för barn, exempelvis vid etableringen av en ny lekplats, bör de barn vara delaktiga som leker där. Sverige har beslutat att ta hänsyn till FN:s konvention om barns rättigheter i samhällets alla verksamheter. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sig i frågor som rör dem, exempelvis den fysiska miljön. Barnkonsekvensanalyser är något som FN:s barnkommitté rekommenderar. Barn har en unik kunskap om sin egen situation och därför behöver barn och unga vara delaktiga. Barnperspektiv kan dels betyda att barn får vara delaktiga i planering eller ett perspektiv med barn i fokus. I politiken diskuteras ofta begreppet utifrån barnets bästa. Begreppet barns perspektiv beskriver tydligt att det är barnen som får säga sin mening, dock är det inte det enda sättet att tillämpa barnperspektiv. Barn bör inte heller alltid direkt tillfrågas utan man kan ta barns perspektiv i beaktning på andra sätt än genom direkta frågor. I barnkonventionen går barnens bästa före barnets rätt att komma till tals. Det är trots allt vuxna som har ansvar för bedömningen om vad som

anses vara ett barns bästa och även om barn får vara delaktiga ska beslut fattas i samråd med en vuxen. När barn och unga bjuds in till deltagande är det extra viktigt med tydlighet och återkoppling till barnen. Detta eftersom barn inte ska känna sig lurade. Det är därför viktigt att tydligt sätta ramarna och lämna ut en konkret information om hur barnen ska få vara med och påverka. Vid återkoppling ska det presenteras hur barnens kunskaper och tankar har använts, även om barnen inte fått påverka resultatet måste det ges en förklaring på varför det inte skett (Göteborgs stad, 2011b).

Även Trafikverket arbetar med barnkonsekvensanalyser. Trafikverket gör barnkonsekvensanalyser efter kartläggning, beskrivning, analys, prövning och utvärdering. Dessa görs i en förstudie och barnkonsekvensanalyser ska ses som en del i ett underlag för planeringen. Kartläggning handlar om ta reda på hur barnen använder området, exempelvis hur många barn som får cykla eller gå till skolan på egen hand. Under kartläggningen ska barnen delta aktivt och deras egna undersökningar är en viktig del. Barnen kan beskriva sin närmiljö, hur och i vilka områden de ofta vistas i. Beskrivning handlar om att dokumentera kartläggningen, som sedan ska ligga till grund för det resterande arbetet. I analysen förklaras hur olika åtgärder kan tänkas påverka barn och hur de exempelvis ska kunna ta sig till skolan. Analysen ska också innehålla information om hur åtgärderna påverkar barnens tillgång till natur och hur åtgärderna påverkar barns säkerhet och trygghet i trafiken. Barnens egna synpunkter ska också behandlas i analysen. Intressekonflikter och vilka fler åtgärder som krävs ska beskrivas, liksom vad det kommer att kosta och för vem. Prövning innebär att man gör en bedömning av vilken åtgärd som är bäst för de berörda barnen. Man bedömer åtgärden efter barnens rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet och miljö. Utvärdering handlar om att se efter om barnperspektivet och barnens perspektiv har tagits i beaktning. Det är också viktigt att de berörda barnen får vara med i utvärderingen (Vägverket, 2005).

En av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering hade tidigare arbetat på en annan arbetsplats där man upphandlade konsulter som hjälpte till med att plocka fram en barnkonsekvensanalys när man skulle bygga i anslutning till en skola. Efter det arbetet menade informanten att personalen hade fått en kunskapshöjning eftersom man hade uppmärksammat just gruppen barn. Det tog man sedan med sig vidare i nästa projekt även om det projektet inte direkt rörde barn så hade man tänket med sig. Det blev en naturlig del i arbetet därefter. Informanten menar att det är ett framgångsrecept och att det kanske kan vara något som går att använda även på Region Skåne. Att man gör ett arbete med social hållbarhet i konsekvensanalyser eller något liknande och att den kunskapen sedan förs vidare i alla framtida projekt (SFP 2).

4.3.3. Jämställdhetskonskvensbedömningar

Det finns ett övergripande jämställdhetsmål i Sverige som innebär att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Detta mål har fyra delmål som är jämn fördelning av makt och inflytande, ekonomisk jämställdhet, jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet samt att mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Dessa fyra delmål ska gynnas inom alla politikområden och inom statliga myndigheter ska arbetet sträva efter att nå delmålen. I de transportpolitiska målen finns hänsynsmålet som beskriver att man vid transportplanering ska ta hänsyn till både kvinnor och mäns behov. De transportpolitiska målen har funnits sedan år 2001 (Sveriges kommuner och landsting, 2013). År 2008 skriver regeringen i en proposition att vid långsiktig infrastrukturplanering behövs grundläggande analyser av bland annat jämställdhetsaspekter. Vid beslut om utbyggnad av infrastruktur och större trafikförändringar bör en del av beslutsunderlaget innehålla en social konsekvensanalys som syftar till att beskriva de planerade åtgärdernas effekter på barn, äldre, personer med funktionsnedsättning samt på jämställdhet. Det behövs alltså ett planeringsverktyg i form av samhällsekonomiska kalkyler och konsekvensbeskrivningar som kan visa på effekterna på bland annat jämställdhetsperspektivet. I propositionen beskrivs också vikten av att synliggöra hur kvinnor och män värderar transportsystemet, eftersom kvinnor och män exempelvis värderar trafiksäkerhet olika. Kvinnor stödjer exempelvis åtgärder som färre gångtunnlar, bättre belysning och bättre säkerhet vid busshållsplatser. Fler kvinnor än män känner sig otrygga i transportsystemet. De rådande könsnormerna är också ett problem som leder till att kvinnor och män i samma livsfas och med liknande sociala situationer ändå kan ha helt olika villkor (Regeringen, 2008).

År 2013 släppte Sveriges Kommuner och Landsting boken *Kön i trafiken*, där man vill konkretisera det transportpolitiska målet och göra jämställdhetsintegreringen effektivare i planeringen. I boken ges exempel på hur man arbetar med transport- och jämställdhetsfrågor i kommunal planering. Exempelvis ges det förslag på att tjänstepersonerna kan utvidga sin kunskap genom seminarier och workshops, där de kan diskutera hur de ser på jämställdhet och vilka problem och möjligheter som finns i den egna verksamheten. På detta sätt kan information samlas in för att föra arbetet vidare och synliggöra jämställdhet. Det ges också en bild på hur man kan arbeta med jämställdhetsdelmålen och var i planeringen man kan påverka de olika delmålen. Genom att värdera och bedöma konsekvenser av åtgärder i transportsystemet kan beslutsfattare se och förstå vilka konsekvenser ett beslut kan få. Detta görs exempelvis genom miljökonsekvensbeskrivningar, då beslutsfattarna får en bild av vilka skadeförebyggande åtgärder som kommer att krävas inom miljöområdet och vilka kostnaderna blir för dessa. En jämställdhetskonskvensbedömning kan på liknande sätt visa vilka konsekvenser

olika åtgärder kan medföra för jämställdhet, vilket leder till en större kunskap och ett bättre beslutsunderlag. Konsekvensbedömningen ska ta fram indikatorer som visar vilka konsekvenser besluten får, om de missgynnar eller gynnar antingen kvinnor eller män. I boken beskrivs hur man tar fram en konsekvensbedömning och vad man ska tänka på. Konsekvensbedömningen ska utgå ifrån arbetet i organisationen och vilka jämställdhetsdelmål som är relevanta för arbetet. Processen med konsekvensbedömningen ska göras innan planen avslutas så att resultatet kan arbetas in i planen eller projektet. För att göra en konsekvensbedömning krävs ett tvärvetenskapligt arbete där flera olika kompetenser samverkar, exempelvis samarbete mellan kulturgeografi, transportplanering och samhällsekonomi. Vid jämställdhetskonskvensbedömningar är det viktigt att involvera alla grupper som kan tänkas bli påverkade av planen. Därefter ska grupperna analyseras för att kunna identifiera vilka grupper som är resursstarka och/eller vilka som är resurssvaga. I konsekvensbedömningen är det också viktigt att redovisa vilka metoder och antagande som använts för att förstå bedömningsgrunderna. När konsekvenserna är identifierade kan förslag på förändringar av planen göras. En jämställdhetsbedömning ska vara ändamålsenlig, vilket innebär att den ska vara användbar och anpassad efter ändamålet. Konsekvenserna ska vara lätta att utläsa och föreslagna åtgärder ska vara verklighetsförankrade. En jämställdhetsbedömning ska också vara organiserad på ett effektivt sätt och vara kunskapsbaserad. Den ska vara vetenskapligt framtagen med vettiga metoder och bygga på verkliga analyser. Processen ska genomsyras av öppenhet som innebär att diskussioner förs och synpunkter tas till vara (Sveriges kommuner och landsting, 2013).

Tydliga mål är viktigt för jämställdhetsintegrering eftersom avsaknad av tydliga mål ofta leder till att frågor kring genus och jämställdhet omformuleras och flyttas till andra politiska mål, såsom exempelvis arbete, ekonomisk tillväxt eller fattigdomsbekämpning. Inom planering brukar exempelvis kvinnors kollektivtrafikresande formuleras i förhållande till miljömål. Det behövs en medvetenhet om olika gruppers möjligheter att välja transportmedel. Det är viktigt att verksamhetsanpassa jämställdhetsmålen och att många olika parter i organisationen är med och utvecklar dem. Målen bör sedan användas för att bedöma om det finns en ökad eller minskad jämställdhet i verksamheten, planer och projekt (Sveriges kommuner och landsting, 2013). År 2013 startade ett forskningsprojekt där syftet var att utveckla och testa modellen jämställdhetskonskvensbedömning som föreslogs i *Kön i Trafiken*. Projektet utgick ifrån de transportpolitiska målen och de nationella jämställdhetsmålen och man arbetade med två regioners framtagande av länstransportplaner, Dalarna och Västra Götaland. I forskningsprojektet kom det fram att det behövs ett konsekvent arbete för att kunna förverkliga jämställdhetsmålen i praktiken. I regionerna skulle exempelvis den

jämställdhetsbedömningen som testades i projektet kunna användas eller en social konsekvensbedömning, där även andra sociala aspekter kommer med. Det krävs tydliga direktiv och en engagerad ledning för att kunna genomföra ett sådant arbete. Det krävs också en kompetenshöjning, dels en generell kunskapshöjning inom området för de som tar fram länstransportplaner, men också enskilda experter. Det är även viktigt att de som handlar upp konsulter har denna kompetens. En annan slutsats är att man behöver utmana normer och arbeta med intersektionalitetsbegreppet i transportplanering samt att det inte räcker att göra en jämställdhetskonsekvensbedömning utan att organisationen även måste arbeta aktivt med jämställdhetsintegrering genom en förändringsprocess (Levin et al., 2016).

I en jämställdhetskonsekvensbedömning bör följande moment ingå:

- En avgränsning. Det handlar om att fokusera på ett visst område, taget ur exempelvis de transportpolitiska funktionsmålet eller de jämställdhetspolitiska målen. Målen kan sedan omarbetas och verksamhetsanpassas för att passa den regionala transportplaneringen.
- En nulägesbeskrivning. Det handlar om att analysera tillståndet i regionen genom att titta på transporter och jämställdhet. Detta kan exempelvis göras genom att samla in statistik och identifiera utmaningar. Detta blir sedan underlaget som konsekvenserna jämförs med.
- Deltagande i val och utformning av åtgärder. Detta är det viktigaste momentet eftersom det är här man kan integrerar ett jämställdhetsperspektiv.
- En konsekvensbedömning. Momentet innebär att man beskriver vilka effekter en åtgärd ger på jämställdhet i förhållande till nuläget.
- Hantering av negativa konsekvenser. Det handlar om att hantera de negativa konsekvenser som en åtgärd innebär och arbeta fram ett förslag som kan begränsa eller förhindra de negativa effekterna.
- Skrivandet av en rapport om jämställdhetskonsekvensbedömningen. Det är viktigt att dokumentera momenten.
- Ge förslag på jämställdhetsintegrerande åtgärder i den kommande planeringen. Det handlar om att se vilka andra åtgärder som krävs efter att länstransportplanen är färdig. Det kan exempelvis handla om detaljutformning av hållplatser som inte hanteras i själva länstransportplanen.

Ur projektet kom också en handbok *Nya perspektiv på transportplanering – en handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning av transportplaner* där man beskriver tydligt hur man ska göra för att ta fram en jämställdhetskonsekvensbedömning (Levin et al., 2016).

4.3.4 Checklistor

Checklistor kan användas som ett stöd i arbetet med planprocesser för att arbeta in ett medvetande om sociala frågor. Det är viktigt att de som ska använda checklistan får vara med i arbetet med framtagandet av den samt att den anpassas till arbetsuppgiften och verksamheten. Checklistor måste även följas upp och utvärderas. Arbetssättet med checklistor påminner om andra metoder med konsekvensbedömningar, exempelvis miljökonsekvensbeskrivningar, och bör därför vara lätta att arbeta in i en verksamhet som redan använder den typen av arbetsmetoder. Checklistor har även vissa begränsningar, de kan exempelvis lätt glömmas bort och de kan användas slentrianmässigt utan att användaren faktiskt reflekterar över användningen av den (Jämstöd, 2007). Checklistor kan också leda till att aspekter som inte finns med i checklistan glöms bort helt. Checklistor måste följas upp för att fungera som ett effektivt verktyg. Det ska också finnas en plan för hur man hanterar svar som "nej" eller "vet ej" på checklistan. Checklistor kan bidra till att exempelvis jämställdhetsfrågor kommer upp till ytan och aktualiseras. Det finns ett förslag på frågor till en checklista i Sveriges kommuner och landstings rapport *Kön i trafiken* som är hämtade i från olika rapporter som exempelvis Boverkets rapport från år 2007 *Jämna steg: Checklista för jämställdhet i fysisk planering*. Där finns frågor som rör transporter och transportmiljöers utformning (Sveriges kommuner och landsting, 2013). Larsson & Jalakas (2008) menar att checklistor och konsekvensanalyser inte är lämpliga att använda i planering, eftersom de ofta används först i slutet av en planeringsprocess. De utmanar heller inte de mekanismer i planeringen som upprätthåller ojämställdheten i samhället.

En av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering tyckte att checklistor kan vara ett bra första steg för att skapa medvetenhet kring sociala frågor kopplat till kollektivtrafik. Informanten menar vidare att en checklista till RTI-planen skulle kunna vara ett av flera underlag för att diskutera med politikerna, för att de sedan ska kunna prioritera och avgöra om ett objekt får komma med eller inte (SFP 1).

Informanten på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet menar att när regionen genom ändringar i Plan- och bygglagen för cirka tre år sedan fick ett utökat ansvar för att svara på remisser från de skånska kommunerna så fick de också till en diskussion med Enheten för strategisk fysisk planering, där de fick möjlighet att komma in med sina synpunkter. Informanten har själv gjort en checklista som används i det dagliga arbetet när det kommer in remisser på de skånska kommunernas översiktsplaner. Checklistan bygger på folkhälsopolitikens elva målområden och där åldersperspektivet/barn, jämlikhet/jämställdhet och funktionshinderperspektivet genomsyrar alla områden.

Genom att arbeta på detta sätt menar informanten att det redan idag arbetas på ett sätt som påminner om en social konsekvensbedömning (FSH).

Informanten på Trafikverket menar att det behövs en lagstiftning, likt det krav som finns på att upprätta miljökonsekvensbeskrivningar, för att lyfta de sociala aspekterna. Det beskrivs strikt vad som ska finnas med i en miljökonsekvensbeskrivning och eftersom den är lagstadgad så måste den också göras. Ska man göra något mer så måste uppdragsgivaren beskriva vad som ska åstadkommas med planeringen och infrastrukturen. Informanten på Trafikverket menar vidare att sociala konsekvensanalyser måste utvecklas mer för att de ska gå att använda och att det då behövs ett direktiv för att de ska börja arbeta med det. Det finns ett direktiv om att man ska arbeta med jämställdhet och då finns det med i allting som Trafikverket gör. Inåt finns det policies om hur man ska arbeta med allt från rekryteringar till arbetsmiljö och bemanningen i ledningsgruppen till hur man arbetar med att utveckla infrastruktur och planer. Informanten menar att står det bara i direktiven så är det tydligt och det blir då lätt att implementera i hela verksamheten (TV).

Även på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet säger informanten att det behövs en lagstiftning för sociala konsekvensanalyser. Man har arbetat med frågorna under en lång tid, men det har inte fått ett riktigt genomslag i planeringen, som exempelvis miljöarbetet har fått. En lagstiftning innebär att det måste göras åtminstone på en miniminivå och att man då inte kan skära bort arbetet med de sociala frågorna om den är lagstadgad. När det är ont om pengar så skär man bort de frågorna som inte är lagstadgade, även kompetensen som finns inom organisationen skärs ner. Dock menar informanten att det finns en risk med att lagstifta, eftersom det då kan innebära att man ser miniminivån som ett tak och ambitionsnivån stannar där. Vidare menar informanten att man kan jämföra med miljökonsekvensbeskrivningar, som ofta tenderar att bli ett konsult-dokument vid sidan av som inte tas tillvara på i själva planeringen. Informanten menar därför att miljökonsekvensbeskrivningar inte alltid fungerar så bra. Det finns en risk att man endast beskriver konsekvenserna pliktskyldigt och inte gör något åt konsekvenserna. Detta är något som måste tas med i forandet av sociala konsekvensanalyser (FSH). En av informanterna på strategisk fysisk planering menar att det krävs en nationell stämpel för att de sociala frågorna ska få mer genomslagskraft, samtidigt menar informanten att Region Skåne faktiskt kan vara en föregångare i att föra fram sociala konsekvensanalyser och att de också har möjlighet att påverka nationellt. Arbetssättet med sociala frågor i RTI-planen kan också kopplas till andra projekt på Enheten för strategisk fysisk planering (SFP 1). Den andra informanten på strategisk fysisk planering är inte lika säker på att det krävs en lagstiftning som innebär ett tvång att använda sig av sociala konsekvensanalyser utan menar att man kanske kan hitta andra angreppssätt (SFP 2).

Informanten för Enheten för folkhälsa och social hållbarhet uppger att när Region Skåne arbetade med hälsokonsekvensbedömningar så fanns inte någon lagstiftning, men det var något som diskuterades mycket, även på myndighetsnivå. Det togs fram flera rapporter inom det arbetet och även organisationer som WHO arbetade mycket med de frågorna. Utomlands arbetar man idag mycket med hälsokonsekvensbedömningar, exempelvis i England och Kanada, men där drivs arbetet av eldsjälar (FSH). En av informanterna på Enheten för strategisk fysisk planering menar att för att kunna arbeta med sociala konsekvensanalyser behövs många kompetenser och man hade behövt ta fram en stor grupp. Bland annat behövs det kunskap från Enheten för folkhälsa och social hållbarhet, men det hade också varit intressant att involvera Näringsliv. Men det kan också innebära svårigheter, eftersom det lätt kan bli för spretigt (SFP1).

5. Diskussion & slutsats

Eftersom ojämlikhet hotar alla tre aspekter av hållbarhet och till och med hotar att upplösa hela samhället är det väldigt viktigt att arbeta med de här frågorna. Det krävs ett nytt förhållningssätt där den sociala hållbarhetsaspekten och den ekologiska hållbarhetsaspekten får ta lika stor plats som den ekonomiska hållbarhetsaspekten har fått göra hittills i samhället (Malmö stad, 2013). Social hållbarhet synliggörs i Region Skånes övergripande dokument, dock är det inte helt tydligt hur man sedan går vidare för att arbeta med det. Social hållbarhet behöver lyftas fram mer i kollektivtrafikplaneringen. I Trafikförsörjningsprogrammet skriver man om hållbarhet men syftar då endast på ekologisk hållbarhet. Jämlikhetsfrågorna finns inskrivna i den regionala utvecklingsstrategin som alla arbetar utifrån. Och bara genom att arbeta med kollektivtrafik så arbetar man med jämlikhet. Mer konkret utifrån de sju diskrimineringsgrunderna arbetar man uttalat med funktionsnedsatta i kollektivtrafikplanering. Detta är en bra grund för arbetet, men det krävs mer. I Trafikförsörjningsprogrammet står det också att man ska ta hänsyn till olika individers resvanor och resmönster. Det är dock svårt att se hur och om man arbetar med exempelvis socioekonomiskt svaga grupper. Jämlikhetsfrågorna från den regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet sipprar inte ner i övriga planer, dokument eller i arbetssättet. Det kan vara bra med högt uppsatt mål som rymmer mycket, eftersom det ger ett utrymme för handlingsfrihet. Men det kan ibland vara svårt, när målen är visionsartade, att plocka ner dem och göra dem användbara i det dagliga arbetet. Den regionala utvecklingsstrategin är framförallt viktig i det hänseendet att den är framtagen tillsammans med kommunerna i Skåne och andra aktörer i Skåne. Den är antagen av regionfullmäktige och är därför ett inflytelserikt dokument. För att den ska kunna fungera i flera olika avseende måste den kanske också vara visionsartad. Även det transportpolitiska målet är brett, liksom de nationella jämställdhetsmålen.

Larsson & Jalakas (2008) menar att för att arbeta med jämställdhet behövs en större kunskap. Det krävs också att tjänstepersonerna är drivande i frågorna och tar initiativ till att implementera frågorna i planeringsverksamheten. Jag anser att detta även gäller jämlikhet. Det är på den regionala nivån, exempelvis i det regionala utvecklingsprogrammet och i kommunernas översiktplanerna, som de sociala frågorna bör lyftas (Larsson & Jalakas, 2008). I det forskningsprojekt som testade jämställdhetskonskvensbedömningar på två regioners länstransportplaner fastslogs att det krävs ett konsekvent arbete för att kunna förverkliga de nationella jämställdhetsmålen och det transportpolitiska målet. Detta kan göras genom att regioner gör jämställdhetskonskvensbedömningar eller genom sociala konskvensanalyser, där även andra sociala aspekter kommer med. Det krävs en typ av kunskapshöjning för de som tar fram länstransportplaner och/eller enskilda experter som kan hjälpa till för att kunna förverkliga jämställdhetsmålen i praktiken. Kunskapshöjningen kan bidra till att man kan utmana normer och arbeta med intersektionalitetsbegreppet. Det krävs också en engagerad ledning för att ett sådant arbete ska gå att genomföra och tjänstepersonerna behöver få tydligare direktiv (Levin et al., 2016). Det allmänna intresset ska bevakas enligt Plan- och bygglagen och genom sociala konskvensanalyser kan man också belysa ett maktperspektiv, vems eller vilka gruppers allmänna intresse man tagit tillvara på.

Jämställdhetsfrågorna har, till skillnad från jämlikhetsfrågorna, varit politiskt enklare att arbeta med då det finns en politisk acceptans för kvinnors och mäns lika rättigheter. Jämlikhet är inte lika lätt att få igenom politisk och det kanske också är därför som det är svårt att konkretisera det målet. Det var heller inte lika lätt att hitta litteratur som handlar om jämlikhet medan det fanns mycket mer om jämställdhet. För att bygga ett jämlikt samhälle måste man se till alla aspekterna, det vill säga, kön, könsöverskridande identitet, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder.

Näringsliv på Region Skåne arbetar tydligt med jämställdhet och har finansieringsmallar och riktlinjer för vilka krav som måste uppfyllas för att få ett visst bidrag. Även på Kultur Skåne har man noggranna kontroller av hur verksamheterna som de ger bidrag till arbetar med exempelvis jämställdhet. Det finns också tydliga inriktningar som att man exempelvis nu arbetar mycket med barn och unga samt etniska minoriteter. Även informanten på Enheten för folkhälsa och social hållbarhet arbetar med en checklista där kommunernas översiktsplaner granskas mot folkhälsomålen, men också åldersperspektiv, jämlikhet och funktionshinderperspektiv. Kollektivtrafikmyndigheten

och Skånetrafiken arbetar tydligast med funktionsnedsatta, eftersom det finns tydliga riktlinjer på hur man ska arbeta.

För att Region Skåne ska kunna nå sina mål krävs en bättre kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är en viktig nyckel för att nå ett jämlikare samhälle där alla kan ta sig till arbete, kultur och rekreation. Kollektivtrafik leder till regionsförstoring vilket innebär att man kan få tillgång till exempelvis en större arbetsmarknad. (Holmberg & Knutsson, 2008). Även för de mindre kommunerna i Skåne är det väldigt viktigt med en väl fungerande kollektivtrafik för att de kommunerna ska kunna klara sig. I stället för att konkurrera med varandra kan kommunerna samverka och tillsammans vara bärkraftiga och en naturlig del i regionen, vilket leder till en hållbar utveckling.

Kollektivtrafik och infrastruktur är ofta kostsamma poster och man behöver därför kunna visa på effekterna för vad kollektivtrafiken ger för vinster i andra poster. Idag görs det samhällsekonomiska analyser på Region Skåne. De har ett stort fokus på bland annat ekonomiska värden, men täcker inte in sociala aspekter såsom ökad jämlikhet, som exempelvis kollektivtrafiken kan ge genom binda samman Skåne och därmed bland annat öka integrationen. Samhällsekonomiska analyser ger ofta också osäkra prognoser, effektsamband och kalkylvärden som inte stämmer överens med verkligheten (Hiselius, 2008). När Stockholms läns landsting skulle arbeta med Spårväg syd upptäckte man exempelvis att det inte räckte med samhällsekonomiska analyser för att bedöma effekterna av investeringen utan man behövde även göra en social konsekvensbedömning. Samhällsekonomiska analyser bör inte vara det enda underlaget (Stockholms läns landsting, 2015).

Det har funnits samarbete och det pratas också om nya samarbeten inom Region Skåne där exempelvis Enheten för folkhälsa och social hållbarhet skulle kunna få in Trafikförsörjningsprogrammet på remiss för att kunna fånga upp de sociala aspekterna. Det fanns ett arbete som gjordes med hälsokonsekvensbedömningar, kopplat till RTI-planen, men som tyvärr inte ledde till något. Sociala konsekvensanalyser är något man arbetar med i många kommuner och regioner, dock långt ifrån alla. Detta kan bero på att det behövs mer kunskap kring hur och varför man ska arbeta med de sociala frågorna i fysisk planering och det kan också bero på att det inte finns någon lagstiftning som tvingar kommuner och regioner att ta mer ansvar kring de här frågorna. Lagstiftning ser till att frågorna hamnar på bordet och inte kan kompromissas bort eftersom de är just lagstadgat. Miljökonsekvensbeskrivningar är lagstadgade och man tvingas idag ta ställning till de ekologiska aspekterna. Dock finns det risk att konsekvensbedömningar görs vid sidan av och inte införlivas i själva planen. Larsson & Jalakas (2008) menar även

att det finns en risk att konsekvensanalyser bara används i slutet av planeringsprocessen och då inte blir lika verkfulla som om de hade integrerats i det fortlöpande arbetet. Detta är dock inget bra sätt att arbeta på, konsekvensanalyser ska implementeras i planprocessen och lagstiftningen ska innebära ett minimikrav och ska inte ses som tak för vad som ska göras. Även om det inte idag finns någon lagstiftning kring sociala konsekvensanalyser finns det ändå klart skrivet i Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) att bestämmelsen om planläggning av mark och vatten och om byggande syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Det finns alltså redan en lag som tydligt beskriver att man ska arbeta för att främja en jämlik samhällsutveckling. Ett första steg i arbetet kring sociala konsekvensanalyser kan vara upprättandet av checklistor. Detta eftersom checklistor kan belysa ämnet och är lätta att arbeta med. Checklistor måste följas upp och är också ett verktyg som lätt kan glömmas bort (Jämstöd, 2007). Det finns redan checklistor i verksamheten som Enheten för folkhälsa och social hållbarhet arbetar med och genom att utgå ifrån dessa kanske man kan påbörja ett arbete med sociala konsekvensanalyser. Det finns modeller på sociala konsekvensanalyser från exempelvis Göteborgs stad. De har skapat en matris där man kan fylla i en social konsekvensanalys. Det finns också arbete från Spårväg Syd i Stockholm samt jämställdhetskonskvensbedömningar från länstransportplaner i Dalarna och Region Västra Götaland. Det är viktigt att påpeka att Region Skåne själv måste ta fram en konsekvensanalys för att den ska passa just dem, men det finns material att utgå ifrån.

I projektet med Spårväg Syd har man också arbetat med medborgardeltagande. Detta är också en viktig aspekt för att ta reda på vad medborgare faktiskt vill och behöver. Det är svårt att ta reda på vad medborgare önskar av sin kollektivtrafik om man inte frågar. Det behövs analyseras vilka behov som finns. I Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs vilka stråk som är viktiga, de delas upp dels efter deras betydelse för regionen och dels efter deras marknadsmässigt styrka. Ett ställningstagande är att man ska ta hänsyn till olika individers resvanor och resmönster (Region Skåne, 2014b). Det bör finnas könsuppdelad statistik för att exempelvis kunna ha kunskap om män respektive kvinnors resmönster. (Larsson & Jalakas, 2008). Det är positivt att man har börjat arbeta mer med fritidspendling, eftersom att det också betyder att människor (ofta kvinnor) som inte arbetar heltid också kan ta sig till och från arbetet när det inte är rusningstrafik. För en jämställd kollektivtrafik behövs det också tas hänsyn till restider, kostnader, turtäthet och flersyftesresor (Spång & Wendegård, 2009).

I en stor organisation som Region Skåne kan det vara svårt att ha ett samarbete när det finns så många olika enheter. Dock tror jag att man kan vinna mycket på om flera enheter från regional utveckling går ihop vid utvecklandet av sociala konsekvensanalyser,

eftersom det finns mycket kunskap hos de olika enheterna. Social hållbarhet täcker in många aspekter och kan kännas ogreppbart, men om alla enheter tar ut sina intressen och lägger ihop med varandras kanske man kan skapa ett verktyg som går att använda för att synliggöra de sociala aspekterna i kollektivtrafikplanering. Detta är också något som är nödvändigt. Kollektivtrafik påverkar människors tillgänglighet och social rättvisa kräver att alla människor bland annat har tillgång till offentlig service, lämpligt boende, arbete, grönytor, utbildning och kultur. Social rättvisa är kopplat till social hållbarhet (Dempsey, 2009). Nussbaum (2011) menar att det viktigaste ett samhälle kan göra är att tillhandahålla möjligheter för sina invånare. Social hållbarhet handlar bland annat om att motarbeta exkludering, orättvisa och diskriminering (Listerborn, 2014). En stor del i detta är kollektivtrafik och därför är det viktigt att arbeta med sociala frågor kopplat till kollektivtrafik.

5.1 Förslag på fortsatt forskning

Det behövs mer forskning och utveckling kring sociala konsekvensanalyser för att ta reda på vad som fungerar i verkligheten, dock finns det inte ett universellt verktyg utan det är lämpligt att redan nu börja arbeta fram ett eget underlag utifrån den forskning som redan finns. Region Skåne bör ses som en föregångare som tar fram eget material som sedan kommunerna i Skåne kan modifiera och ta efter. På så sätt sker en kunskapshöjning även i kommunerna. Det är av yttersta vikt för att samhället ska bli socialt hållbart. Vid arbetet med sociala konsekvensanalyser hade det varit lärorikt att ha med följeforskare. Detta för att väl kunna dokumentera hur man har arbetat framåt i processen för att sedan ha möjlighet att förstå grunderna för varför man tagit vissa beslut och dra lärdomar utifrån det. Men också för att ha ett nära samarbete med forskning, eftersom kunskap är viktigt i en sådan process. Tydliga direktiv och mål bör också formuleras för att inte projektet med sociala konsekvensanalyser ska rinna ut i sanden såsom arbetet gjorde med hälsokonsekvensbedömningarna.

Det behövs också vidare undersökningar kring hur Kollektivtrafikmyndigheten och Skånetrafiken arbetar med jämlikhet. Funktionsnedsatta finns det ett gott arbete kring medan det är svårt att se hur man arbetar med exempelvis kvinnor. Det behövs fler undersökningar och man behöver se till andra aspekter som inte bara är marknadsmässiga. Arbetet med att handla upp en konsult är positivt och det arbetet kan sedan implementeras i en social konsekvensanalys. Det är viktigt att arbetet inte stannar av vid en rapport från konsulten.

6. Referenser

Boverket (2005). *Är regionförstoring hållbar?*

http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/ar_regionforstoring_hallbar.pdf [2016-03-15]

Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt.*

<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf> [2016-02-04]

Börjesson, B (2013) Acceptabel ojämlikhet. I Silfverberg, G. (red.) *Acceptabel ojämlikhet?* Stockholm: Författarna och Ersta Sköndal högskola, ss 171-187.

Campbell, S. D. (2013) *Sustainable Development and Social Justice: Conflicting Urgencies and the Search for Common Ground in Urban and Regional Planning*

<http://quod.lib.umich.edu/m/mjs/12333712.0001.007?view=text;rgn=main> [2016-02-12]

Dalen, M. (2015). *Intervju som metod*, 2 uppl., Malmö: Gleerups Utbildning AB.

De los Reyes, P. och Mulinari, D. (2005). *Intersektionalitet, Kritiska reflektioner över (o)jämlikhetens landskap*, Malmö: Liber AB.

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S och Brown, C (2009). The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability *Sustainable Development* 19, ss 289-300. DOI:10.1002/sd.417.

Denscombe, M. (2009) *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*, 2 uppl., Lund: Studentlitteratur AB.

Diskrimineringsombudsmannen (2015). *Skyddade diskrimineringsgrunder*

<http://www.do.se/om-diskriminering/skyddade-diskrimineringsgrunder/> [2016-04-20]

Engström, C. (2014) Något om aktuellt kunskapsläge för regionalt strategiarbete - med transportsystem och bebyggelseutveckling i fokus. I Engström, C. (red.) *Den attraktiva regionen, Målbilder och utvecklingsstrategier* Borlänge: Trafikverket.

FN (2008) *60 Allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna, Värdighet och rättvisa åt alla 1948-2008.*

<http://www.fn.se/PageFiles/7177/Allmanforklaringomdemanskligarattigheterna.pdf>

[2016-05-05]

FN (2012) *Omställning till hållbar värld brådskar.* [Faktablad]

<http://www.fn.se/PageFiles/14110/2-12%20H%C3%A5llbar%20utveckling.pdf> [2016-03-17]

Grundström, K. (2014). Stråk mellan öst och väst Stadsbyggnad i ett föränderligt stadslandskap. I Listerborn, C, Grundström, K, Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M., Parker, P. (red.) *Strategier för att hela en delad stad Samordnad stadsutveckling i Malmö.* Malmö; MAIPUS ss 17-27.

Göteborgs stad (2011a). [SKA] *Social konsekvensanalys, människor i fokus 1.0*

https://goteborg.se/wps/wcm/connect/7a225b9b-821e-435d-80ba-f3fba09fd443/OPA_SKA.pdf?MOD=AJPERES [2016-03-15]

Göteborgs stad (2011b) [BKA] *Barnkonsekvensanalys, barn och unga i fokus 1.0*

https://goteborg.se/wps/wcm/connect/0f49bd84-4aa2-4647-8e3d-162d431ea916/OPA_BKA.pdf?MOD=AJPERES [2016-03-15]

Hedenfelt, E. (2013) *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system.* Malmö: MAIPUS.

Hedlund, A. & Kjellander, C. (2007) *MKB introduktion till miljökonsekvensbeskrivning.* Lund: Studentlitteratur AB.

Hiselius, L. (2008) Samhällsekonomisk analys. I Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden.* Lund: Studentlitteratur AB, ss 395-408.

Holmberg, B. Kollektivtrafik. I Hydén, C (red) 2008 *Trafiken i den hållbara staden* Lund: Studenlitteratur AB, ss 243-314.

Holmberg, B. & Knutsson, Å. Mål. I Hydén, C (red) 2008 *Trafiken i den hållbara staden* Lund: Studenlitteratur AB, ss 43-47.

Hydén, C. (2008) Trafiksäkerhet. I Hydén, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden*, Lund: Studenlitteratur AB, ss 85-151.

Isaksson, K. (2006) *Fernissa eller förändring? - om hållbar utveckling i svensk planering*. I Blücher, G och Graninger, G (red.) *Planering med nya förutsättningar Ny lagstiftning, nya värderingar* Stiftelsen Vadstena Forum för samhällsbyggande
<http://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:354952/FULLTEXT01.pdf> [2016-01-29]

Jacobsen, D I. (2012) *Förståelse, beskrivning och förklaring. Introduktion till samhällsvetenskaplig metod för hälsovård och socialt arbete 2*. uppl., Lund: Studentlitteratur AB.

Jim, C.Y. (2004). Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities. *Cities*. Vol. 21, No 4. ss 311-320.

JämStöd (2007). *Stöd för framtiden - om förutsättningar för jämställdhetsintegreringar, JämStöds Praktika Metodbok för jämställdhetsintegrering* (SOU 2007:15) Stockholm: Socialdepartementet.

Kungliga Tekniska högskolan (2015). *Ekonomisk hållbarhet*
<https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976> [2016-04-12]

Larsson, A. och Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa!* Stockholm: SNS Förlag.

Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J. och Thoresson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering Slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*.

http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/att_integrera_jamstallldhet_i_lanstransportplanering_2016_1.pdf [2016-03-21]

Listerborn, C. (2014) Från vision till verklighet Strategier för att utveckla hållbara städer. I Listerborn, C, Grundström, K, Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M., Parker, P. (red.) *Strategier för att hela en delad stad Samordnad stadsutveckling i Malmö*. Malmö; MAIPUS, ss 129-133.

Länsstyrelsen Gotlands län (u.å). *De transportpolitiska målen*.
<http://www.lansstyrelsen.se/Gotland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-h-it/Pages/de-transportpolitiska-malen.aspx> [2016-03-08]

Malmö stad (2013). *Malmös väg mot en hållbar framtid - Hälsa, välfärd och rättvisa*. Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.
http://malmo.se/download/18.3108a6ec1445513e589b90/1393252127222/malmo%CC%88kommissionen_slutrapport_2014.pdf [2016-03-17]

Nordenfelt, L. (2013) Jämlikhet och idén om människovärdet. I Silfverberg, G (red.) *Acceptabel ojämlikhet?* Stockholm: Författarna och Ersta Sköndal högskola, ss 31-47.

Nussbaum, M. (2011) *Främja förmågor - En modell för mänsklig utveckling*. Stockholm: Karneval förlag.

Oberndorfer, E., Lundholm, J., Bass, B., Coffman, R., Doshi, H., Dunnett, N., Gaffin, S., Köhler, M., Liu, K. Och Rowe B. (2007) Green Roofs as Urban Ecosystems: Ecological Structures, Functions and Services. *Bio Science* Vol. 57. No 10. ss 823-833.

Plan- och bygglagen. SFS 2010:900. Stockholm: Näringsdepartementet.

Regeringen (2001) *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* Proposition 2001/02:20 <https://data.riksdagen.se/fil/B9F42B84-8DCC-4CCF-B138-147B4C9EB283> [2016-04-08]

Regeringen (2008) *Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt*. proposition 2008/09:35.

<http://www.regeringen.se/contentassets/4a7260246f324bb2adda1ef407d6b26b/framtids-resor-och-transporter---infrastruktur-for-hallbar-tillvaxt-prop.-20080935>: [2016-04-03]

Region Skåne (2013) *Strukturbild för Skåne, Strategier för det flerkärniga Skåne*. Malmö: Region Skåne.

Region Skåne (2014a) *Skånes regionala utvecklingsstrategi - Det öppna Skåne 2030*
http://skane2030.se/wp-content/uploads/2015/02/Det_%C3%B6ppna_Sk%C3%A5ne_Lo_wRes_sve.pdf [2016-02-15]

Region Skåne (2014b) *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015*. Malmö: Region Skåne.

Region Skåne (2014c) *Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025* Malmö: Region Skåne.

Region Skåne (2015a) *Hur har det gått i Skåne? Förord*.
<http://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/forord/> [2016-03-01]

Region Skåne (2015b) *Avdelningen för regional utveckling*.
<http://www.skane.se/organisation-politik/Organisation/koncernkontoret/avdelningen-for-regional-utveckling/> [2016-05-03]

Region Skåne (2016) *Referat från workshop. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*. [Internt material] Malmö: Region Skåne.

Roth, H. I. (2008). *Diskriminering* Stockholm; SNS förlag.

Silfverberg, G (2013). Förord I Silverberg, G. (red.) *Acceptabel ojämlikhet?* Stockholm: Författarna och Ersta Sköndal högskola, ss 17-29.

Spång, M och Wendegård, A. (2009). *Framtidens kollektivtrafik. Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad*. Malmö stad/ TEM Lunds Universitet.
<http://malmo.se/download/18.4d147ba1286e5bcbb4800056722/3.+Social+konsekvensanalys+av+kollektivt> [2016-02-12]

Stockholms läns landsting (2015). *Programstudie Spårväg Syd Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö. Social konsekvensbeskrivning.*
<http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Alla-projekt/Sparvag-syd/Bilagor/Social%20konsekvensbeskrivning%20Sparvag%20syd.pdf> [2016-04-21]

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Kön i trafiken, jämställdhet i kommunal transportplanering.* <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-937-9.pdf> [2016-04-19]

Sveriges regeringsform. SFS 1974:152. Stockholm: Justitiedepartementet.

Thurén, T. (2008). *Vetenskapsteori för nybörjare* 2. uppl., Malmö: Liber AB.

Vägverket (2005). *Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt.*
Tillgänglig: <http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/43581> [2016-04-27]

Wilkinson. R. och Pickett, K. (2009) *Jämlikhetsanden, Därför är mer jämlika samhällen nästan alltid bättre samhällen.* Stockholm: Karneval Förlag.

Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen.*
http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/12/Sociala-nyttor-i-Sverigef%C3%B6rhandlingen_final.pdf [2016-04-12]

6.1 Muntliga källor

- Bjuvs kommun (Bjuv), 7 april 2016, Bjuvs kommunhus.
- Trafikverket (TV), 11 april 2016, Malmö Trafikverket.
- Region Skåne, Kollektivtrafikmyndigheten (KM), 12 april, 2016, Region Skåne i Malmö.
- Region Skåne, Kultur Skåne (KS), 12 april, 2016, Region Skåne i Malmö.
- Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering (SFP1), 14 april 2016, Region Skåne i Malmö.
- Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering (SFP2), 19 april, 2016, Region Skåne i Kristianstad.
- Region Skåne, Enheten för folkhälsa och social hållbarhet (FSH), 25 april, 2016, Region Skåne i Malmö.
- Region Skåne, Skånetrafiken (SkTr), 26 april, 2016, Region Skåne i Malmö.
- Region Skåne, Näringsliv (NL), 9 maj, 2016, Region Skåne i Malmö.

6.2 Bildförteckning

Bild 1. Hållbar utveckling, egen illustration

Bild 2. Hållbar utveckling med social hållbarhet i fokus, Malin Aparicio, 2016.

Bild 3. Det flerkärniga Skåne, Region Skåne, 2013.

Bild 4. Bjuvs kommun i hjärtat av Öresundsregionen, IREO, 2016, bearbetad av informant från Bjuvs kommun.

Bild 5. Trafikförsörjningsprogrammet, Region Skåne, 2014

Bild 6. Regionala transportinfrastrukturplanen, Region Skåne 2014

Bild 7. Bild över de dokument som RTI-planen har som underlag, Region Skåne, 2015.

Bild 8. SKA/BKA matris, Göteborgs stad, 2011. Bearbetad.

Bilaga 1

Intervjufrågor

Några av frågorna som ställdes.

Frågor som ställdes till alla informanter:

- På vilket sätt arbetar du med jämlikhet?
- Vilka mål eller strategier arbetar du efter?

Några av följdfrågorna som ställdes:

- Vilken betydelse har kollektivtrafik?
- Hur får ni medborgare att ta del av kulturutbudet?
- Kan du påverka utbudet av kollektivtrafik?
- Hur tar man reda på vilka behov som finns?
- Vilka samarbetspartners har ni?

Bilaga 2

Arbetsprocess

Kategorier

- Mål & Strategier
- Konsekvensbedömningar
- Checklista
- RTI-planen
- Trafikförsörjningprogrammet
- Jämlikhet
- Skånetrafikens underlag
- Kollektivtrafikens betydelse
- Funktionsnedsatta
- Övrigt

Bilaga 3

Arbetsprocess

Exempel på färgkodning av informanternas svar.

Jag tänker lite på det du har gjort i Göteborg där har dem börjat lite. Närmare Spårväg Syd. Det skulle ju vara lite att säga. Det är ju både de sociala men också liksom hållningspunkten är också viktig att ta med in i hur man värderar investeringar.

10. Jag har inte varit med om att vi har gjort det på senare tid inom något investeringsprojekt. Jag tror att det däremot håller på, det finns ett arbete att utveckla det genom vår forskning, vi har så kallade forskning och innovations portföljer och så och där försöker vi utveckla social hållbarhet och att det ska vara att skapa mer förändringar att kunna jobba mer med det i våra projekt & så. I slutändan handlar det om vad vilka åtgärder du försöker och vilka effekter och om du kan mäta dem eller inte. Vissa kan du mäta väldigt, på ett kvantitativt sätt, om du försöker typ mätbar rentall eller vad det kan vara och vissa har ju liksom mer mjuka mer effekter som är mer kvalitativa och så och det ingår ju i våra samfällade effektförändringar att göra både det kvantitativa och kvalitativa bedömningar av att visa projekt effekt och så men just SKA tror jag inte att jag har sett att vi gjort. Däremot i så i vår nu ingår i förändringar så mäter som jag arbetar i om i gem eller vi tittar på social hållbarhet också har vi kan förhålla den social hållbarheten längs med ett kollektivtraffikstråk alltså mellan busstopparna och så har vi kan på något sätt skapa integration mellan grupper och socioekonomiska grupper och minska barriäreffekter och så. Så det poppar ju upp på olika ställen men det finns inget liksom inget systematiskt arbete men jag tror också det forskas en hel del kring hållbar och det utvecklas ganska mycket för det märke att det kommer från våra uppdragsgivare alltså engagerat med social hållbarhet och så.

Är det något du ser att vi skulle kunna jobba med en liknande?

11.17 Det var ett väldigt stort jobb. Jag tror inte att vi kommer att göra precis just det. Men vi håller på att lära oss hur vi ska hantera de sociala frågorna bättre.

15.00 Miljökonsekvensbedömningar finns, men man tappar det sociala

MKB är obligatoriskt en krav. Fölgen är hur man har man bevakar dem här på det här sättet. Det tror jag inte är lika lätt utan där får man angripa det på ett annat sätt.

2.10 Tror du att det är ett bra sätt att få in sociala frågor via SKA?

Ja det tror jag. Det tror jag. Det är en del som har börjat jobba med det och det kommer ju tillbaka för något totalt är sedan så arbetade man mycket med något som kallades för hållbarhetskonsekvensbedömningar. Folkhögskolan som det hette då hade vi ganska mycket arbete med och även SKI, och skolora institutioner jobbade med med det med den fråga att utveckla metoderna men det kom aldrig till det fick aldrig genomslag ordentligt av olika beslutningar som jag inte riktigt förstår. Och även här i regionen hade vi ett ganska. Jag hade ett ganska stort arbete med det då för att försöka få in här men det gick inte så att säga. Politik som det verkade. Men så att jag ser dem har SKA som ett litet nyttat man kallar man kallar det för en annan sak och ett litet annat angreppsperspektiv lite bredare perspektiv men i princip är det ju samma sak. Så det är någonting som har pågått under en ganska lång tid